

Pr-1

**Instrukcja o technice i organizacji pracy
drużyn konduktorskich
w pociągach pasażerskich**

Wykaz zmian

L	Forma ogłoszenia zmiany			Dotyczy rozdziałów, paragrafów	Obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownik wnoszącego zmianę
	Rodzaj dokumentu	Z dnia	Nr			
1	2	3	4	6	7	8

Niniejsza instrukcja korzysta z ochrony określonej stosownymi przepisami prawa, w tym przepisami ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tekst jedn. Dz. U.)

SPIS TREŚCI:

Rozdział I

Postanowienia ogólne

Wprowadzenie

§1. Drużyna konduktorska

§2. Ubiór identyfikacyjny i wyposażenie

Rozdział II

Prowadzenie pociągu

§3. Przyjęcie pociągu

§4. Zasady wykonywania oględzin technicznych pociągu

§5. Postępowanie w czasie postojów i jazdy pociągu

§6. Zdanie pociągu

§7. Manewry

§8. Zasady sprawdzania działania, przez kierowników pociągu, urządzeń blokujących drzwi wejściowe podczas jazdy pociągu, w wagonach konstrukcyjnie wyposażonych w blokadę

Rozdział III

Dokumenty pociągu

§9. Karta próby hamulca i urządzeń pneumatycznych

§10. Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu

Rozdział IV

Zasady postępowania w razie szczególnych wydarzeń

§11. Zasady postępowania w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz po zaistnieniu zdarzeń (wypadku, incydentu)

§12. Procedury postępowania kierownika pociągu w przypadku nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radioł łączności pociągowej

§13. Postępowanie w przypadku wydarzeń i wypadków z ludźmi

§14. Postępowanie w przypadku przeszkód w jeździe pociągu

§15. Powiadomienie o zdarzeniach (wypadkach, incydentach) i wydarzeniach

§16. Zasady bhp

§17. Postanowienia końcowe

Wzory:

1. Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu (wzór nr 1)
2. Wykaz pojazdów włączonych/wyłączonych do / z pociągu (wzór nr 2)
3. Międzynarodowy wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu (wzór nr 3)
4. Raport służbowy (wzór nr 4)
5. Drzwi nieczynne (wzór S nr 5)

Rozdział I

Postanowienia ogólne

Wprowadzenie

Instrukcja obejmuje zagadnienia związane z prowadzeniem (z wyłączeniem odprawy osób, zwierząt, oraz obsługi podróżnych) przez pracowników drużyny konduktorskiej pociągów pasażerskich uruchamianych przez "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. Instrukcja uwzględnia zagadnienia z zakresu techniczno-eksploatacyjnej obsługi pociągów oraz organizacji pracy. Instrukcja ma zastosowanie w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i eksploatacji pojazdów kolejowych. Została wydana na podstawie Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.) z uwzględnieniem Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. 2015, poz. 46, z późn. zm.).

Instrukcja obejmuje postanowienia dotyczące drużyny konduktorskiej, ubioru identyfikacyjnego i wyposażenia pracowników. Określa obowiązki drużyny konduktorskiej podczas prowadzenia (przyjęcia, w czasie jazdy i postojów, zdania) pociągu i wykonywania pracy manewrowej. Zawiera postanowienia dotyczące dokumentów **pociągu** i ich prowadzenia przez kierownika pociągu.

W instrukcji uwzględnione zostały również postanowienia w zakresie postępowania w razie wypadków, incydentów i szczególnych wydarzeń oraz zagadnienia bhp.

Pracownicy drużyny konduktorskiej zobowiązani są znać aktualne przepisy prawa oraz inne uregulowania, w tym **określone** w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem w zakresie **niezbędnym** do wykonywania czynności na stanowisku pracy.

Każdy kierownik pociągu i konduktor zobowiązany jest posiadać na własny użytek egzemplarz niniejszej instrukcji w formie papierowej lub elektronicznej oraz utrzymywać go w stanie aktualnym.

Znajomość i przestrzeganie postanowień niniejszej instrukcji należy do podstawowych obowiązków pracowniczych kierownika pociągu i konduktora.

§1. Drużyna konduktorska

1. Drużyna konduktorska jest to zespół pracowników składający się z kierownika pociągu i jednego lub więcej konduktorów lub tylko z kierownika pociągu, obsługujących pociąg na części lub całości trasy przejazdu.
2. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa w skład, której wchodzi drużyna trakcyjna oraz drużyna konduktorska. W razie potrzeby w skład obsady pociągu mogą wchodzić również pracownicy obsługi technicznej i utrzymania porządku.
3. Pociągi pasażerskie przewożące pasażerów powinny mieć obsadę konduktorską składającą się, z co najmniej kierownika pociągu.
4. Kierownikiem pociągu jest pracownik posiadający kwalifikacje potwierdzone upoważnieniem do wykonywania czynności na tym stanowisku. Kierownik pociągu nadzoruje pracę drużyny pociągowej i innych pracowników wchodzących w skład obsady pociągu.
5. Konduktorem jest pracownik posiadający kwalifikacje i uprawnienia wymagane na tym stanowisku. Konduktor wchodzi w skład drużyny konduktorskiej. Wykonuje czynności przewidziane niniejszą instrukcją i innymi uregulowaniami związanymi z prowadzeniem pociągu oraz dodatkowe czynności zlecone przez kierownika pociągu.
6. Kierownik pociągu musi posiadać znajomość infrastruktury (warunków miejscowych) na obsługiwanych odcinkach linii kolejowych i bocznicach kolejowych. W przypadku braku znajomości odcinka linii kolejowej przez

maszynistę, kierownik pociągu nie może pełnić funkcji jego pilota. Jeżeli kierownik pociągu otrzyma polecenie jazdy na odcinku linii kolejowej oraz bocznicę kolejowej, której warunków miejscowych nie zna, powinien o tym powiadomić pracownika, który wydał takie polecenie, a następnie zastosować się do jego dalszych poleceń. Kierownik pociągu nieznający warunków miejscowych na odcinkach linii kolejowych i bocznicach kolejowych w wyjątkowych przypadkach może obsługiwać pociąg kursujący na tych odcinkach linii kolejowych i bocznicach kolejowych, o ile zapozna się dokładnie z danymi, zawartymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy i dodatkach do niego. O nieznanym obszarze obsługiwanych odcinków linii kolejowych lub bocznic przez kierownika pociągu, należy ustnie powiadomić maszynistę tego pociągu.

7. Jeżeli podczas prowadzenia pociągu, kierownik pociągu nie może pełnić czynności, zobowiązany jest osobiście lub poprzez konduktora, niezwłocznie powiadomić o tym maszynistę obsługiwanego pociągu. Jednocześnie należy poinformować maszynistę, że obowiązki kierownika przejmie wskazany konduktor posiadający uprawnienia kierownika pociągu. W przypadku braku takiego konduktora lub gdy obsada konduktorska składa się tylko z kierownika pociągu, obowiązki kierownika pociągu przejmie maszynista, po czym przekazuje tę informację dyżurnemu ruchu **najbliższego posterunku ruchu** oraz dyspozytorowi Oddziału PR właściwemu dla miejsca zdarzenia. W przypadku, gdy obowiązki kierownika pociągu przejmie maszynista, wówczas maszynista może doprowadzić pociąg tylko do najbliższej stacji.
8. W każdym przypadku, gdy kierownik pociągu lub konduktor nie może pełnić swoich czynności lub występują okoliczności, które uniemożliwią dalsze wykonywanie obowiązków w ramach zaplanowanej zmiany roboczej, należy niezwłocznie powiadomić dyspozytora **Oddziału PR** właściwego dla miejsca zdarzenia. Dokonuje tego sam zainteresowany lub inny pracownik drużyny konduktorskiej na prośbę zainteresowanego.
9. Jeżeli podczas obsługi pociągu kierownik zostanie powiadomiony przez maszynistę, że maszynista nie może pełnić czynności lub sam kierownik dokona takiej oceny, wówczas obowiązkiem kierownika jest niezwłoczne poinformowanie o tym dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu i dyspozytora **Oddziału PR** właściwego dla miejsca zdarzenia oraz zastosowanie się do wydanych poleceń.
10. Każdy pracownik drużyny konduktorskiej zobowiązany jest na bieżąco zaznajamiać się z obowiązującymi instrukcjami, rozkładami jazdy, zarządzeniami, regulaminami itp. Związanymi z prowadzeniem ruchu pociągów oraz wprowadzanymi do nich zmianami. W przypadku, **wydawnictw** które przydzielono do osobistego użytkowania nanosić poprawki i uzupełnienia.
11. Ilekroć w dalszej części instrukcji jest mowa o innych uregulowaniach, innych przepisach, rozumie się przez to, że pracownicy drużyn konduktorskich zobowiązani są znać i stosować **je** w częściach dotyczących wykonywanej pracy,

w zakresie przygotowania pociągu do drogi, przyjęcia składu pociągu, zdania składu pociągu oraz prowadzenia pociągu, są to regulacje:

- 1) zarządców infrastruktury, na których przewoźnikiem są "Przewozy Regionalne" sp. z o.o., dotyczące:
 - a) prowadzenia ruchu pociągów i sygnalizacji,
 - b) radiołączności pociągowej,
 - c) regulaminów technicznych posterunków ruchu w zakresie wykonywanej pracy
 - d) techniki pracy manewrowej,
 - e) postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów transporcie kolejowym;
- 2) obowiązujące w "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.:
 - a) (Pr - 1) Instrukcję o technice i organizacji pracy drużyn konduktorskich w pociągach pasażerskich
 - b) (Pt-2) Instrukcja dla drużyny pojazdu trakcyjnego,
 - c) (Pr -3 Instrukcja o zasadach i sposobie wykonywania manewrów, sygnalizacji i organizacji zestawienia pociągów pasażerskich na bocznicach kolejowych użytkowanych przez "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. (PR-2) Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych,
 - d) (Pw - 5) Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego,
 - e) (Pw – 3) Instrukcja o grzaniu, wentylacji i klimatyzacji taboru pasażerskiego eksploatowanego przez "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. (Pw – 3),
 - f) Wytyczne o sposobie wypełniania i trybie postępowania z kartą czasu pracy drużyny konduktorskiej w "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.,
 - g) (Pr-4) Instrukcja o użytkowaniu, organizacji i utrzymaniu urządzeń sieci radiołączności w Spółce "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.,
 - h) (Pt-1) Instrukcja dla rewidenta taboru i starszego rewidenta taboru,
 - i) (Ph - 1) Instrukcja z zakresu obsługi podróżnych w tym odprawy i kontroli dokumentów przewozu oraz jakości świadczonych usług w pociągach "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.,
 - j) regulamin pracy bocznic kolejowych (w zakresie autoryzacji).
 - k) regulaminu pracy posterunków rewizji technicznej

Pracownik drużyny konduktorskiej powinien znać i stosować postanowienia przepisów i procedur, związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony przez pracodawcę, w tym procedur określonych w Systemie

Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz w Systemie Zarządzania Jakością (SZJ).

12. Kierownik pociągu ma obowiązek udostępnić na żądanie osób upoważnionych (za okazaniem dokumentu upoważniającego) Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu. Osoba kontrolująca powinna dokonać wpisu o dokonanej kontroli w Wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu. Wpis powinien zawierać:
 - 1) dane identyfikujące osobę kontrolującą
 - 2) datę i godzinę kontroli,
 - 3) odcinek kontroli.
13. Podczas wykonywania obowiązków służbowych zabrania się używania odbiorników RTV, a także nośników i odtwarzaczy muzyki oraz używania telefonów komórkowych do celów prywatnych. Zakaz nie dotyczy sytuacji wyższej konieczności tj. wykonywania połączeń alarmowych do służb ratowniczych i porządkowych (SOK, Policja) oraz Dyspozytora Oddziału na terenie którego się znajduje.
14. Do zadań kierownika pociągu należy:
 - 1) przyjęcie, prowadzenie i zdanie pociągu – w przewidzianym zakresie,
 - 2) prowadzenie na bieżąco dokumentów pociągowych,
 - 3) prowadzenie na bieżąco własnej karty czasu pracy,
 - 4) zorganizowanie pracy drużyny konduktorskiej przy obsłudze pociągu
 - 5) sprawdzenie stanu przygotowania do pracy podległego personelu,
 - 6) dopilnowanie aby po rozpoczęciu jazdy pociągu drzwi do kabiny maszynisty były zamknięte,
 - 7) nadzór nad pracą drużyny pociągowej oraz innych pracowników stanowiących obsadę pociągu,
 - 8) interweniowanie w przypadku sporów pomiędzy podróżnymi,
 - 9) wykonywanie poleceń pracowników zarządcy infrastruktury prowadzących ruch kolejowy w zakresie prowadzenia pociągu,
 - 5) wykonywanie pracy manewrowej,
 - 6) nadzór nad przestrzeganiem przepisów porządkowych w pociągu,
 - 7) nadzór (w ramach posiadanych uprawnień) nad stanem technicznym, w tym wyposażeniem taboru kolejowego i działaniem urządzeń taborowych, wykonywaniem oględzin technicznych pociągu oraz wymaganej próby hamulca w przypadku braku czynnego posterunku rewizji technicznej taboru, a czynności te są wymagane wg stosownych uregulowań,
 - 8) nadzór nad stanem sanitarno-higienicznym i porządkowym w taborze,

- 9) udzielanie pomocy podróżnym i pracownikom obsady pociągu w możliwym zakresie w razie wypadku, incydentu lub wydarzenia – realizacja postanowień stosownych procedur w tym względzie, oraz procedur określonych w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem,
 - 10) informowanie przełożonych o wszystkich stwierdzonych w czasie pracy zdarzeniach, nieprawidłowościach i uchybieniach związanych z prowadzonym pociągiem,
 - 11) wygłaszanie komunikatów dla podróżnych, (w tym dotyczących wszelkich odstępstw od planowanej podróży), według obowiązujących w tym zakresie uregulowań,
 - 12) egzekwowanie prawidłowego wykonania czyszczenia taboru,
 - 13) współpraca podczas kontroli z przedstawicielami Urzędu Transportu Kolejowego oraz innymi uprawnionymi organami kontroli,
 - 14) niezwłoczne informowanie właściwego terenowo dyspozytora jednostki wykonawczej o kontroli dokonywanej przez instytucje zewnętrzne,
15. Do zadań konduktora należy:
- 1) wykonywanie poleceń kierownika pociągu,
 - 2) przyjęcie, prowadzenie i zdanie pociągu - w przewidzianym zakresie,
 - 3) interweniowanie w przypadku sporów pomiędzy podróżnymi,
 - 4) nadzór nad przestrzeganiem przepisów porządkowych w pociągu,
 - 5) nadzór nad stanem technicznym taboru w ramach posiadanych uprawnień (w tym wyposażeniem taboru i działaniem urządzeń taborowych),
 - 6) nadzór nad stanem sanitarno-higienicznym i porządkowym w taborze,
 - 7) udzielanie możliwej pomocy podróżnym,
 - 8) w razie zaistnienia wypadku, incydentu lub wydarzenia przestrzeganie stosownych procedur i obowiązków w tym względzie,
 - 9) prowadzenie na bieżąco własnej karty czasu pracy,
 - 10) niezwłoczne informowanie kierownika pociągu o wszelkich wydarzeniach i nieprawidłowościach stwierdzonych podczas prowadzenia pociągu,
 - 11) wykonywanie innych czynności związanych z przyjęciem, prowadzeniem i zdaniem pociągu, na które pozwalają posiadane uprawnienia i kwalifikacje.
16. Skład i liczebność drużyny konduktorskiej danego pociągu pasażerskiego przewożącego pasażerów powinny być dostosowane do realizowanych przez drużynę konduktorską czynności techniczno-eksploatacyjnych, czynności związanych z odprawą i obsługą podróżnych, innych czynności wykonywanych w czasie prowadzenia pociągu oraz uwzględnić specyfikę (warunki miejscowe) odcinków linii, po których kursuje dany pociąg.

17. Skład i liczebność drużyny konduktorskiej dla danego pociągu pasażerskiego przewożącego pasażerów w całej relacji lub na określonym odcinku, ustala dyrektor Oddziału "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. we właściwych dodatkach do obowiązującego rozkładu jazdy pociągu, a w odniesieniu do pociągów, których dodatki nie uwzględniają w zarządzeniach dotyczących kursowania tych pociągów.

§2. Ubiór identyfikacyjny i wyposażenie

1. Pracownicy drużyn konduktorskich zgłaszają się do pracy w ubiorze identyfikacyjnym (w umundurowaniu), określonym w katalogu wzorów odzieży identyfikacyjnej wraz z niezbędnym wyposażeniem przydzielonym do osobistego użytku pracownika. Zabrania się noszenia jakichkolwiek wierzchnich części ubioru odbiegających wzorem i kolorystyką od ubioru identyfikacyjnego (umundurowania).
2. Pracownicy drużyn konduktorskich wyposażeni są w torbę służbową oraz tablety.
3. Kierownik pociągu i konduktorzy w czasie obsługi pociągu zobowiązani są nosić identyfikator w taki sposób, aby jego strona czołowa z numerem służbowym była widoczna dla podróżnych.
4. Wyposażenie kierownika pociągu podczas obsługi pociągu stanowi:
 - 1) terminal mobilny do odprawy podróżnych (w uzasadnionym przypadku braku terminala odprawa podróżnych odbywa się przy użyciu druków ścisłego zarachowania),
 - 2) niezbędne wydawnictwa rozkładu jazdy lub wyciągi z rozkładu jazdy (dopuszczalna forma elektroniczna),
 - 3) pieczętka identyfikacyjna, znakownik,
 - 4) przybory sygnałowe – gwizdawka ustna, chorągiewka, latarka,
 - 5) klucze do drzwi wewnętrznych, zewnętrznych i szafek obsługiwanego taboru,
 - 6) druki dokumentów pociągu oraz inne niezbędne druki,
 - 7) druki dokumentów ścisłej rejestracji niezbędne do zabezpieczenia wpływów,
 - 8) upoważnienie uprawniające do przetwarzania danych osobowych,
 - 9) radiotelefon dostosowany do pracy w danej sieci radiołączności pociągowej, radiotelefon powinien być włączony od chwili rozpoczęcia pracy do chwili zdania pociągu na kanale wskazanym w wewnętrznym rozkładzie jazdy,
 - 10) zestaw opatrunkowy,

- 11) telefon komórkowy przydzielony do osobistego użytku, przeznaczony do porozumiewania się z dyspozyturą spółki oraz abonentami w trybie alarmowym, jak również dokumentowania miejsc i skutków zdarzenia poprzez wykonywanie zdjęć fotograficznych lub zapisu filmowego (realizacja zadań określonych w § 14 ust.3),
 - 12) urządzenie do zabezpieczenia przedziału służbowego (w razie potrzeby),
 - 13) przybory piśmienne niezbędne przy obsłudze pociągu,
5. Wyposażenie konduktora podczas obsługi pociągu stanowi:
- 1) terminal mobilny do odprawy podróżnych (w uzasadnionym przypadku braku terminala odprawa podróżnych odbywa się przy użyciu druków ścisłego zarachowania),
 - 2) niezbędne wydawnictwa rozkładu jazdy (dopuszczalna forma elektroniczna),
 - 3) pieczętka identyfikacyjna, znakownik,
 - 4) przybory sygnałowe - gwizdawka ustna, chorągiewka, latarka,
 - 5) druki dokumentów ścisłej rejestracji niezbędne do zabezpieczenia wpływów,
 - 6) upoważnienie uprawniające do przetwarzania danych osobowych,
 - 7) przybory piśmienne niezbędne przy obsłudze pociągu.
6. Poza wyposażeniem wskazanym w ust. 4 i 5, pracownicy zobowiązani są do posiadania w czasie obsługi pociągu wyposażenia (np. środków ochrony osobistej, odzieży roboczej) wymaganego odrębnymi instrukcjami i zarządzeniami.
7. Pracownik drużyny konduktorskiej użytkujący radiotelefon, telefon komórkowy oraz tablet i terminal mobilny odpowiada za ich właściwą eksploatację a także za zabezpieczenie przed kradzieżą i uszkodzeniem. Telefon komórkowy powinien być włączony przez cały czas pracy (pełnienia zmiany roboczej).
8. Podczas obsługi pociągu, kierownicy pociągu mają obowiązek posiadać:
- 1) upoważnienie do wykonywania czynności na tym stanowisku wydane przez pracodawcę,
 - 2) aktualną kontrolkę znajomości odcinków linii kolejowych/bocznic,
 - 3) wypełnioną kartę pracy drużyny konduktorskiej,
 - 4) urządzenie prawidłowo wskazujące czas, telefon komórkowy, tablet),
 - 5) kontrolkę znajomości typu pojazdu kolejowego,
 - 6) dokument z fotografią potwierdzający tożsamość
 - 7) zezwolenie do przebywania na obszarze kolejowym wydane przez zarządcę infrastruktury,
 - 8) wymagane inne dokumenty (upoważnienia).

9. Pracownik, który w trakcie zmiany roboczej przekracza granicę państwową, zobowiązany jest posiadać dokument uprawniający do przekraczania granicy.

Rozdział II

Prowadzenie pociągu

§3. Przyjęcie pociągu

1. Przyjęcie pociągu (rozpoczęcie pracy przy pociągu) może nastąpić:
 - 1) na stacji postojowej (torach odstawczych),
 - 2) na stacji początkowej biegu pociągu,
 - 3) na stacji pośredniej biegu pociągu,
 - 4) na boczniczy kolejowej,
 - 5) w czasie jazdy pociągu.
2. Zakres czynności kierownika pociągu podczas przyjęcia i przygotowania pociągu do drogi:
 - 1) sprawdzenie zgodności zestawienia składu pociągu z właściwym planem, zestawienia, obiegu i obsługi składów pociągów (lub zarządzeniem),
 - 2) sporządzenie wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu,
 - 3) obliczenie masy ogólnej pociągu, masy hamującej rzeczywistej oraz % (procentu) masy hamującej według zasad określonych w Pw-5 Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
 - 4) dopilnowanie lub dokonanie przepisowego osygnalizowania pociągu,
 - 5) sprawdzenie słyszalności sygnału ostrzegawczego dla podróżnych, czytelności napisów ostrzegawczych o podawaniu tego sygnału oraz sprawności działania drzwi wewnętrznych (przejściowych),
 - 6) sprawdzenie prawidłowości zewnętrznego i wewnętrznego oznakowania składu pociągu,
 - 7) sprawdzenie wyposażenia taboru, czy inwentarz jest zgodny z danymi raportu o stanie wagonów w pociągu Mw –0002 lub Mt – 0026,
 - 8) sprawdzenie działania oświetlenia, ogrzewania, klimatyzacji i sieci urządzeń nagłaśniających,
 - 9) sprawdzenie wyposażenia pociągu w sprzęt gaśniczy (aktualność przeglądu gaśnicy),

- 10) sprawdzenie zaopatrzenia przedziałów sanitarnych i WC w środki higieny i wodę,
- 11) sprawdzenie stanu czystości w składzie pociągu, według obowiązujących w tym zakresie odrębnych uregulowań,
- 12) sprawdzenie mostków przejściowych pomiędzy wagonami, stanu technicznego drzwi, okien, półek, stopni wagonów, poręczy przy drzwiach wejściowych,
- 13) dopilnowanie lub wykonanie oględzin technicznych pociągu na zasadach określonych w postanowieniach § 4 oraz wymaganej próby hamulca pociągu, w zależności od postanowień zawartych w stosownych uregulowaniach,
- 14) wypełnienie karty próby hamulca i urządzeń pneumatycznych o ile stosowne uregulowania nie stanowią inaczej,
- 15) sprawdzenie prawidłowości działania drzwi zewnętrznych poprzez otwarcie i zamknięcie w sposób centralny oraz indywidualny, a po ruszeniu pociągu sprawdzenia działania blokad drzwi wejściowych,
- 16) dopilnowanie zamknięcia szafek i klap w obsługiwanym taborze,
- 17) wykonanie innych czynności przewidzianych w odrębnych instrukcjach, zarządzeniach i regulaminach,
- 18) przebywanie na peronie przy pociągu na stacji początkowej, co najmniej na 5 minut przed odjazdem pociągu.

Czynności wymienione w pkt. 1-4 oraz pkt 12-14 i pkt 18 wykonuje wyłącznie kierownik pociągu, pozostałe czynności na polecenie kierownika pociągu może wykonać konduktor.

3. Przyjęcie pociągu przez drużynę konduktorską na stacji pośredniej oraz w czasie jazdy pociągu polega na:
 - 1) przyjęciu przez kierownika dokumentów pociągu, od kierownika zdającego pociąg lub maszynisty,
 - 2) przyjęciu od drużyny konduktorskiej zdającej pociąg lub od maszynisty, wszelkich informacji związanych z obsługą podróży, stanem taboru, itp.,
 - 3) sprawdzeniu wyposażenia i stanu technicznego taboru, oraz potwierdzeniu we właściwej rubryce raportu (Mw 0002 lub (Mt 0026) przez kierownika przyjmującego pociąg.
4. W razie, gdy czas postoju pociągu na stacji początkowej lub pośredniej nie pozwala na sprawdzenie wyposażenia i stanu technicznego taboru, drużyna konduktorska powinna uczynić to niezwłocznie po odjeździe pociągu ze stacji. Stwierdzone rozbieżności należy odnotować w raporcie (Mw – 0002 lub Mt – 0026)

5. Do czasu zakończenia procedury związanej z przyjmowaniem pociągu przez drużynę konduktorską, która pociąg obejmuje, czynności drużyny konduktorskiej pociągu pełni drużyna, która pociąg przekazuje.
6. Przyjęcie pociągu poza granicą RP odbywa się zgodnie z porozumieniem granicznym.
7. Podczas przyjmowania składu pociągu przez drużynę konduktorską w razie stwierdzenia jakichkolwiek usterek, kierownik pociągu zobowiązany jest niezwłocznie podjąć działania w celu ich usunięcia. Jeżeli usunięcie usterek nie jest możliwe, a usterki nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu lub podróżnych żąda od rewidenta taboru korekty zapisów w (Mw 0002 lub (Mt 0026) i potwierdza wiarygodność zapisów (podpis i stempel identyfikacyjny). W przypadku przyjęcia składu na torach bez posterunku rewidenta taboru, sam dokonuje stosownego zapisu w (Mw 0002 lub (Mt 0026).
8. W przypadku, gdy usunięcie usterek związane jest z możliwością opóźnienia pociągu, kierownik pociągu w porozumieniu z maszynistą, niezwłocznie informuje o tym dyżurnego ruchu dyspozytora oddziału właściwego dla danej stacji (miejsca przyjmowania pociągu) żądając od niego decyzji, co do dalszego postępowania.
9. Kierownik pociągu odmawia przyjęcia składu pociągu wyłącznie wtedy, gdy stwierdzi, że znajdujący się w nim tabor zagraża bezpieczeństwu ruchu lub podróżnych oraz ich zdrowia. Odmowę przyjęcia wraz z podaniem przyczyny, kierownik pociągu niezwłocznie zgłasza dyżurnemu ruchu, dyspozytorowi oddziału, właściwemu dla danej stacji (miejsca przyjmowania pociągu). Informuje również maszynistę pociągu oraz za jego pośrednictwem lub osobiście personel posterunku ruchu. Przyczynę odmowy przyjęcia składu pociągu odnotowuje w wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu oraz składu do zwierzchnika raport służbowy wg aktualnego wzoru nr 1.
10. Po przygotowaniu pociągu do drogi, kierownik pociągu zobowiązany jest zapoznać drużynę trakcyjną z danymi dotyczącymi długości pociągu (składu pociągu), masą ogólną, masą hamującą: rzeczywistą oraz wymaganą a następnie maszyniście przekazuje wymaganą Kartę próby hamulca.
11. Zakończenie przyjmowania pociągu przez kierownika, powinno być przez niego potwierdzone we właściwej rubryce raportu (Mw 0002 lub (Mt 0026).
12. Po przyjęciu pociągu, kierownik pociągu przekazuje kopie wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu pracownikowi zarządcy infrastruktury na stacji uruchomienia pociągu.
13. Kierownik pociągu przyjmuje otrzymane rozkazy pisemne, doręczając je maszyniście za potwierdzeniem w miejscu przeznaczonym na podpis maszynisty) w Wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu, w rubrykach do tego przeznaczonych (zgodnie z § 9 ust. 10).

14. O gotowości pociągu do odjazdu kierownik pociągu za pośrednictwem maszynisty podaje zgłoszenie do właściwego dyżurnego ruchu.
15. Przy wieloosobowej obsadzie konduktorskiej, kierownik pociągu może wyznaczyć dla poszczególnych konduktorów oraz dla siebie rejon (wagon) do obsługi i nadzorowania, wpisując do wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu numery identyfikacyjne pracowników przy przydzielonych wagonach.
16. W składzie pociągu zestawionego z wagonów kierownik pociągu zobowiązany jest wyznaczyć i oznakować miejsce służbowe lub przedział służbowy (w przypadku, jeżeli nie zostały określone we właściwym planie, zestawienia obiegu i obsługi składów pociągów).
17. Miejsce służbowe lub przedział służbowy należy wyznaczyć w pierwszym wagonie. W wagonach bezprzedziałowych, wyznacza się podwójne miejsca do siedzenia znajdujące się naprzeciw siebie. W pociągach zestawionych z zespołów trakcyjnych pojazdów silnikowych (np. autobus szynowy) miejscami służbowymi są: przedział za kabiną maszynisty lub wyznaczone (oznakowane) miejsce.
18. W przypadku zmiany kierunku jazdy pociągu, gdy jest taka potrzeba, miejsce służbowe (przedział służbowy) powinno być odpowiednio wcześniej oznakowane ze wskazaniem odcinka, na którym nie jest przeznaczone dla podróżnych.
19. Przedział służbowy), należy oznakować w sposób widoczny, tzn. zamieszczając kartkę z napisem „Przedział służbowy”.

§ 4 Zasady wykonywania oględzin technicznych pociągu

1. Skład pociągu na stacji początkowej powinien być poddany oględzinom technicznym, w razie potrzeby oględziny techniczne mogą być przeprowadzone na stacjach pośrednich.
2. Oględzin technicznych można nie wykonywać w pociągach pasażerskich kursujących z prędkością nie większą niż 120 km/h i zestawionych z zespołów trakcyjnych, wagonów silnikowych lub z nie więcej niż 4 wagonów osobowych na stacjach bez posterunku rewizji technicznej, jeżeli zostaną spełnione wszystkie n/w warunki:
 - postój składu jest krótszy niż 6 godzin,
 - wyprawienie w drogę odbywa się bez przeformowania składu,
 - czas od ostatnich oględzin technicznych nie przekroczył 24 godzin lub przebieg składu pociągu był mniejszy niż 200 km.
3. Po zakończeniu zestawienia składu pociągu kierownik pociągu sprawdza prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia składu pociągu oraz zgodność sposobu zabezpieczenia z regulaminem technicznym. Po zakończeniu tych

czynności kierownik pociągu może rozpocząć oględziny techniczne.

4. Przeprowadzenie oględzin technicznych należy wykonać z takim wyprzedzeniem aby nie kolidowało to z innymi czynnościami i nie spowodowało opóźnienia pociągu. Wykonanie oględzin technicznych kierownik pociągu ma obowiązek odnotować w cz. III Książki pokładowej odpowiedniej dla danego rodzaju pojazdu kolejowego i w Książce pokładowej wagonu.
5. Zabrania się dokonywania oględzin technicznych podczas przeprowadzania manewrów.
6. Kierownik pociągu w trakcie oględzin technicznych pojazdów kolejowych w składzie pociągu uruchamianego ze stacji początkowej, na której nie ma posterunku rewizji technicznej i nie są spełnione warunki określone w ust.1 , powinien sprawdzić:
 - 1) czy pojazdy kolejowe posiadają komplet zderzaków, czy śruby mocujące zderzaki do czołownicy są zabezpieczone przed odkręceniem, czy urządzenia ciągłowo - zderzne, sprzęgi śrubowe i sprzęgi mieszane nie są uszkodzone,
 - 2) czy nieużywane sprzęgi śrubowe, hamulcowe i inne sprzęgi są podwieszane na wspornikach,
 - 3) czy zestawy kołowe nie mają widocznych pęknięć oraz stan namalowanych znaków kontrolnych (tj. nie mogą być przesunięte względem siebie),
 - 4) czy koła nie mają śladów przegrzania czyli nie posiadają śladów spalania farby,
 - 5) czy występują ślady rdzy lub opiłków metalu na połączeniu koła bosego z obręczą, które świadczą o przesunięciu obręczy,
 - 6) czy maźnice nie wykazują uszkodzeń w postaci wycieku smaru od strony koła, oraz czy nie występuje podwyższona temperatura wskazująca na potencjalne usterki łożysk osiowych potwierdzeniem czego będzie odczucie temperatury przy zbliżeniu dłoni do maźnicy (bez dotykania),
 - 7) ocenić wzrokowo czy nie występują rozwalcowania obręczy lub wieńca koła, ostre krawędzie i inne usterki w zestawach kołowych typu: wgniecenia, płaskie miejsca, nalepy, wylupania, dziury, złuszczenia, odpryski na powierzchni tocznej koła, rysy na przejściu z powierzchni tocznej na powierzchnię czołową oraz czy koło monoblokowe lub tarcza koła nie ma pęknięć objawiających się śladami rdzy,
 - 8) czy urządzenia zabudowane na podwoziu nie posiadają mechanicznych uszkodzeń m.in. układ napędowy prądnicy wagonowej wraz z wałem kardana, opaski zabezpieczające, sprężyny pneumatyczne,
 - 9) czy na opasce resora nie ma świeżych śladów osiadania elementów podwozia, czy pióra resorów i sprężyny spiralne oraz ich zawieszenie nie są złamane lub pęknięte,

- 10) czy tłumiki drgań (amortyzatory) nie są luźne, nie posiadają oznak uszkodzeń - wyciek płynu lub ślady metalicznego tarcia na obudowie,
 - 11) czy wszystkie widoczne elementy są przymocowane do ostoi a także, są nie uszkodzone, kompletne i szczelne
 - 12) czy ostoja pojazdu i ramy wózków nie są wygięte i nie posiadają widocznych pęknięć.
 - 13) czy widoczne elementy układu hamulcowego np.: wstawki hamulcowe, pałaki ochronne, elementy przekładni hamulcowej, przewody układu hamulcowego są kompletne i nieuszkodzone a także właściwie umocowane,
 - 14) czy linki uziemiające są kompletne i w dobrym stanie,
 - 15) czy drzwi, okna, klamki, zamki, uchwyty itp. nie mają widocznych uszkodzeń.
7. W przypadku wątpliwości co do oceny stanu technicznego pojazdu kolejowego w składzie pociągu, kierownik pociągu powinien zwrócić się do maszynisty, który podejmuje ostateczną decyzję czy dane uszkodzenie może ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu oraz czy i z jaką prędkością dany pojazd kolejowy może kontynuować jazdę.
8. Zasady postępowania w przypadku niemożności kontynuowania jazdy przez pojazd kolejowy z napędem określają odpowiednie postanowienia Instrukcji Pt-2 oraz Pt-5.

§5. Postępowanie w czasie postojów i jazdy pociągu

1. W czasie rozkładowego postoju pociągu na stacji pośredniej lub przystanku, kierownik pociągu, poza uzasadnionymi przypadkami, zobowiązany jest przebywać na peronie przy pociągu, obserwować skład pociągu, podróżnych i pracę konduktorów oraz podawane sygnały.
2. W czasie postoju pociągu na stacji pośredniej lub przystanku, konduktor zobowiązany jest przebywać na peronie przy przydzielonej mu do obsługi części pociągu (wagonach) i obserwować skład pociągu, podróżnych oraz podawane sygnały. Opuszczenie wyznaczonego do obsługi rejonu może nastąpić tylko w uzasadnionych przypadkach lub na polecenie kierownika pociągu.
3. Pracownik drużyny konduktorskiej obsługujący końcową część pociągu, w czasie postoju pociągu na stacjach i przystankach, powinien możliwe jak najczęściej sprawdzać osygnalizowanie końca pociągu.
4. Kierownik pociągu odpowiedzialny jest za planowy odjazd ze stacji i przystanków, na których pociąg ma wyznaczony postój. W przypadku

opóźnienia pociągu, czas postoju należy skracać do niezbędnego minimum, zapewniającego bezpieczne wysiadanie i wsiadanie podróżnych oraz wykonanie innych czynności, dla których przewidziany został postój.

5. Przed odjazdem pociągu z miejsca, w którym wyznaczono postój dla wsiadania i wysiadania podróżnych po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do odjazdu drużyna konduktorska wykonuje określoną procedurę podając następujące sygnały:

1) sygnał **Rp 11 "Wsiadać"**: jeden długi ton gwizdkiem.

2) sygnał **Rp 12 "Gotów do odjazdu"**:

a) dzienny: podniesienie chorągiewki ,

b) nocny: podniesienie latarki z białym światłem .

Sygnał Rp 12 "Gotów do odjazdu" stosuje się przed odjazdem pociągów z wieloosobową drużyną konduktorską.

3) sygnał **Rp 13 „Pociąg nr..... gotów do odjazdu”** - sygnał ten kierownik pociągu przekazuje słownie lub za pomocą urządzeń łączności do maszynisty; stosuje się go (zamiast sygnału Rp14 - odjazd pociągów pasażerskich), przed odjazdem pociągów zestawionych z zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych w przypadku, gdy urządzenia do sterowania drzwiami i sygnałem dźwiękowym ostrzegającym podróżnych znajdują się na pulpicie w kabinie maszynisty lub zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi pojazdu kolejowego jest przekazywane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych

4) sygnał **Rp 14 "Odjazd pociągów pasażerskich"**:

a) dzienny: ręka podniesiona do góry przez kierownika, zwróconego w kierunku maszynisty, oraz wypowiedziane głośno słowo "Odjazd" ,

b) nocny: podniesienie do góry i poruszanie pionowo latarki z białym światłem zwróconym w kierunku maszynisty przez kierownika pociągu oraz wypowiedziane głośno słowo "Odjazd" .

W pociągach wyposażonych w sterowane przez kierownika pociągu urządzenia sygnałowe do dawania sygnału "Odjazd" sygnał ten podaje się za pomocą tych urządzeń.

6. W/w sygnały drużyna konduktorska podaje:

1) na stacjach, na których nie jest wymagane podanie sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy” – po udzieleniu zezwolenia na wyjazd przez dyżurnego ruchu na semaforze wyjazdowym, przed przewidywanym czasem odjazdu pociągu,

2) na stacjach, na których jest wymagane podanie sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy” – po udzieleniu zezwolenia na wyjazd i podaniu sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy” przez dyżurnego ruchu, przed przewidywanym czasem odjazdu pociągu,

- 3) na stacjach przy wyjeździe z toru nie posiadającego semafora wyjazdowego – po udzieleniu zezwolenia na wyjazd przez dyżurnego ruchu, przed przewidywanym czasem odjazdu pociągu,
 - 4) na przystankach osobowych – przed przewidywanym czasem odjazdu pociągu.
7. W przypadku zestawienia pociągu z wagonów, na stacjach określonych w ust. 2 podaje się sygnały w następującej kolejności:
- 1) przy obsadzie tylko kierownika pociągu, po podaniu sygnału Rd-1 przez dyżurnego ruchu, kierownik pociągu po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd, podaje sygnał Rp 11 a po stwierdzeniu gotowości pociągu do odjazdu, kierownik pociągu podaje w kierunku maszynisty sygnał Rp 14. Maszynista po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd i w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, **rozpoczyna** jazdę
 - 2) przy wieloosobowej obsadzie drużyny konduktorskiej po podaniu sygnału Rd-1 przez dyżurnego ruchu, kierownik pociągu oraz konduktor po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd, podają sygnał Rp 11. Po stwierdzeniu gotowości pociągu do odjazdu, konduktor podaje w kierunku kierownika pociągu sygnał Rp 12, następnie kierownik pociągu po upewnieniu się o gotowości pociągu do odjazdu podaje w kierunku maszynisty sygnał Rp 14. Maszynista po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd i w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, **rozpoczyna** jazdę.
8. W przypadku zestawienia pociągu z wagonów, na stacjach określonych w ust. 1, 3, 4 (bez podania sygnału Rd 1) sygnały podaje się w następującej kolejności:
- 1) przy obsadzie tylko kierownika pociągu, kierownik pociągu po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd (dla przypadków wskazanych w ust. 1 i ust. 3) podaje sygnał Rp 11 a po stwierdzeniu gotowości pociągu do odjazdu, kierownik pociągu podaje w kierunku maszynisty sygnał Rp 14). Maszynista po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd i czy podano wymagane przepisami sygnały oraz w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, uruchamia jazdę. W przypadku odjazdu z przystanku osobowego, kierownik pociągu wdraża niniejszą procedurę. Maszynista po upewnieniu się, że w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, uruchamia jazdę. .
 - 2) przy wieloosobowej obsadzie drużyny konduktorskiej, kierownik pociągu po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd (dla przypadków wskazanym w ust. 1 i w ust.3 podaje w kierunku konduktora sygnał Rp 12 oraz podaje sygnał Rp 11. Konduktor podaje sygnał Rp 11, a po stwierdzeniu gotowości pociągu do odjazdu, podaje w kierunku kierownika pociągu sygnał Rp 12. Kierownik pociągu po upewnieniu się o gotowości pociągu do odjazdu podaje w kierunku maszynisty sygnał maszynisty sygnał Rp 14. Maszynista po

upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd i czy podano wymagane przepisami sygnały oraz w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, uruchamia jazdę. W przypadku odjazdu z przystanku osobowego, kierownik pociągu wdraża niniejszą procedurę przed przewidywanym czasem odjazdu. Maszynista po upewnieniu się, że w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, **rozpoczyna** jazdę.

9. Jeżeli na stacji z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego (drogowskazowego) i dyżurny ruchu nie poinformował drużyny pociągowej o wyświetleniu się sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym albo widoczny jest sygnał „Stój” na semaforze wyjazdowym (drogowskazowym), kierownik pociągu po stwierdzeniu gotowości pociągu do odjazdu, zamiast sygnału Rp 14 „Odjazd pociągu pasażerskiego”, informuje ustnie maszynistę, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia semafora z zachowaniem szczególnej ostrożności. Maszynista po otrzymaniu od kierownika pociągu tej informacji, uruchamia pociąg i reguluje prędkość jazdy pociągu tak, aby w każdej chwili mógł go zatrzymać, przy czym prędkość nie może przekroczyć 20 km/h. Po ustaleniu, jaki sygnał wskazuje odnośny semafor, dalsze postępowanie powinno odbywać się według wskazań tego semafora.
10. W przypadku, gdy pociąg jest zestawiony z zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych lub wagonów silnikowych, a urządzenie do sterowania drzwiami i sygnałem dźwiękowym ostrzegającym podróżnych znajduje się na pulpicie w kabinie prowadzącego pojazd kolejowy, kierownik pociągu zamiast sygnału Rp 14 podaje słownie lub za pomocą urządzeń łączności do prowadzącego pojazd kolejowy sygnał Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”

W pociągach zestawionych z zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych przewożących podróżnych, w których urządzenia do sterowania drzwiami i sygnałem dźwiękowym ostrzegającym podróżnych znajdują się na pulpicie w kabinie maszynisty lub zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione (indywidualne otwieranie przez pasażerów i samoczynne zamykanie drzwi), a zamknięcie drzwi pojazdu kolejowego jest przekazywane maszyniście za pomocą urządzeń technicznych, procedura postępowania drużyny konduktorskiej przed odjazdem z miejsca planowego postoju jest następująca:

- 1) dla przypadku wskazanego w ust. 2 - przy obsadzie tylko kierownika pociągu, po podaniu sygnału Rd-1 przez dyżurnego ruchu, kierownik pociągu po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd, podaje sygnał Rp 11, a po stwierdzeniu gotowości pociągu do odjazdu, kierownik pociągu podaje do maszynisty sygnał Rp 13). Maszynista po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd i w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, podaje dźwiękowy sygnał ostrzegawczy dla podróżnych,

zamyka drzwi (o ile nie zamykają się automatycznie) i po ich zamknięciu **rozpoczyna** jazdę,

- 2) dla przypadków wskazanych w ust. 1, 3, 4 - przy obsadzie tylko kierownika pociągu, kierownik pociągu po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd podaje sygnał Rp 11, a po stwierdzeniu gotowości pociągu do odjazdu, kierownik pociągu podaje do maszynisty sygnał Rp 13). Maszynista po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd i czy podano wymagane przepisami sygnały oraz w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, podaje dźwiękowy sygnał ostrzegawczy dla podróżnych, zamyka drzwi (o ile nie zamykają się automatycznie) i po ich zamknięciu uruchamia jazdę. W przypadku odjazdu z przystanku osobowego, kierownik pociągu wdraża niniejszą procedurę przed przewidywanym czasem odjazdu. Maszynista po upewnieniu się, że w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, podaje dźwiękowy sygnał ostrzegawczy dla podróżnych, zamyka drzwi (o ile nie zamykają się automatycznie) i po ich zamknięciu **rozpoczyna** jazdę.
- 3) dla przypadku wskazanego w ust. 2 - przy wieloosobowej obsadzie drużyny konduktorskiej, po podaniu sygnału Rd 1 przez dyżurnego ruchu, kierownik pociągu oraz konduktor po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd podają sygnał Rp 11, następnie po stwierdzeniu gotowości pociągu konduktor podaje w kierunku kierownika pociągu sygnał Rp 12. Kierownik pociągu po stwierdzeniu gotowości pociągu do odjazdu, podaje w kierunku do maszynisty sygnał Rp 13. Maszynista po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd i w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, podaje dźwiękowy sygnał ostrzegawczy dla podróżnych, zamyka drzwi (o ile się nie zamknęły automatycznie) i po ich zamknięciu **rozpoczyna** jazdę.
- 4) dla przypadków wskazanych w ust.1, 3, 4 - przy wieloosobowej obsadzie drużyny konduktorskiej kierownik pociągu po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd podaje w kierunku konduktora sygnał Rp 12. Kierownik pociągu oraz konduktor podają sygnał Rp 11, a po stwierdzeniu przez konduktora gotowości pociągu do odjazdu, podaje on w kierunku kierownika pociągu sygnał Rp 12. Kierownik pociągu po upewnieniu się o gotowości pociągu do odjazdu podaje do maszynisty sygnał Rp 13. Maszynista po upewnieniu się, że podano wymagane zezwolenie na wyjazd i podano wymagane przepisami sygnały oraz w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, podaje dźwiękowy sygnał ostrzegawczy dla podróżnych, zamyka drzwi (o ile się nie zamknęły automatycznie) i po ich zamknięciu **rozpoczyna** jazdę. W przypadku odjazdu z przystanku osobowego, kierownik pociągu wdraża niniejszą procedurę przed przewidywanym czasem odjazdu. Maszynista po upewnieniu się, że w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy, podaje dźwiękowy sygnał ostrzegawczy dla podróżnych, zamyka drzwi (o ile nie zamykają się automatycznie) i po ich zamknięciu **rozpoczyna** jazdę.

11. W pociągach składających się z zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych, w których funkcjonuje blokada drzwi wejściowych podczas jazdy pociągu oraz kontrola zamknięcia wszystkich drzwi odwzorowana jest na pulpicie sterowniczym w kabinie maszynisty, kierownik pociągu po spełnieniu procedury zgodnie z ust. 8 pkt. 1 i 2, podaje maszyniście sygnał Rp-13. Maszynista po otrzymaniu tego sygnału podaje dźwiękowy sygnał ostrzegawczy dla podróżnych i po upewnieniu się wskazaniem sygnalizatora na pulpicie sterowniczym, że wszystkie drzwi są zamknięte rozpoczyna jazdę. W przypadku uszkodzenia sygnalizatora kontroli zamknięcia drzwi, maszynista informuje kierownika pociągu o wadliwym działaniu tego systemu. Po podaniu sygnału ostrzegawczego dla podróżnych, zamyka drzwi z pulpitu sterowniczego. Kierownik pociągu przed odjazdem zobowiązany jest do sprawdzenia czy wszystkie drzwi zostały zamknięte. Odjazd następuje po otrzymaniu zezwolenia na wyjazd oraz otrzymaniu sygnału gotowości do odjazdu.
12. Przed ruszeniem pociągu z miejsca nieprzewidzianego zatrzymania, maszynista powinien otrzymać sygnał „Odjazd” lub „Gotów do odjazdu” (w zależności od zestawienia pociągu), jeżeli zatrzymanie to nie było spowodowane sygnałem „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym oraz semaforze wyjazdowym poza krawędzią peronową. Przed podaniem sygnału, kierownik powinien stwierdzić gotowość pociągu do odjazdu.
13. Pociągi, w których wymagane jest podanie przed odjazdem sygnału dźwiękowego ostrzegawczego dla podróżnych powinny posiadać napisy ostrzegawcze „Uwaga! Wsiadanie i wysiadanie po usłyszeniu sygnału dźwiękowego jest zabronione” umieszczone na ścianach wewnętrznych i zewnętrznych taboru w dobrze widocznych miejscach.
14. Obowiązek zamykania drzwi automatycznych należy do maszynisty zespołu trakcyjnego lub autobusu szynowego, natomiast drużyna konduktorska odpowiedzialna jest za dopilnowanie zamknięcia drzwi uchylnych.
15. Pracownicy drużyny konduktorskiej przed podaniem sygnałów Rp-12 „Gotów do odjazdu”, Rp-13 „Pociąg nrgotów do odjazdu” oraz Rp-14 „Odjazd pociągów pasażerskich” upewniają się czy nie ma przeszkód do odjazdu.

Upewnienie się, czy nie ma przeszkód do odjazdu pociągu polega na sprawdzeniu czy:

- 1) podróżni zakończyli wsiadanie i wysiadanie do i z pociągu,
- 2) osoby na peronie znajdują się w bezpiecznej odległości od pociągu,
- 3) zamknięte są drzwi wejściowe do wagonów (pojazdów) z wyjątkiem drzwi, z których kierownik pociągu dokonuje obserwacji peronu i pociągu podczas ruszania z toru przyperonowego; jeżeli są otwarte należy je zamknąć (nie dotyczy taboru z centralnym zamykaniem drzwi),

- 4) otrzymano wymagane zezwolenie,
- 5) w zasięgu wzroku nie ma innych zagrożeń

16.Sposób obserwacji przez drużynę konduktorską pociągu i peronu podczas wyjazdu pociągu z toru przyperonowego ze stacji i przystanków osobowych:

- 1) podczas odjazdu pociągu z toru przyperonowego, w celu sprawdzenia czy zachowane jest bezpieczeństwo podróżnych oraz osób znajdujących się na peronie, drużyna konduktorska obserwuje pociąg i peron.
- 2) w pociągach zestawionych z pojazdów kolejowych nie posiadających urządzeń blokady drzwi wejściowych, po upewnieniu się ,że nie ma przeszkód do odjazdu i podaniu przez kierownika sygnału Rp-14 „Odjazd pociągów pasażerskich” lub Rp-13 „ Pociąg nr ... gotów do odjazdu” drużyna konduktorska obserwuje pociąg i peron do chwili jego minięcia przez ostatni wagon. Obserwacja odbywa się z dowolnych drzwi przy zachowaniu bezpieczeństwa własnego i podróżnych.
- 3) w pociągach zestawionych z pojazdów posiadających urządzenia blokady automatycznej drzwi wejściowych obserwacja pociągu i peronu ,po upewnieniu się ,że nie ma przeszkód do odjazdu i podaniu przez kierownika sygnału Rp14 „Odjazd pociągów pasażerskich” lub Rp13 „poc.nr....gotów do odjazdu”, odbywa się do zakończenia wyjazdu z peronów (lub utraty widoczności) , przez szybę zamkniętych drzwi.
- 4) podczas odjazdu pociągu z toru przyperonowego, gdzie peron położony jest na łuku zewnętrznym (ograniczona widoczność składu pociągu) kierownik pociągu obserwuje czy zachowane jest bezpieczeństwo wsiadających i wysiadających pasażerów oraz osób znajdujących się na peronie z miejsca gdzie widoczny jest cały skład. Po upewnieniu się , że nie ma przeszkód do odjazdu kierownik pociągu podaje maszyniście sygnał Rp-14 „Odjazd pociągów pasażerskich ” lub Rp-13 „poc.nr....gotów do odjazdu”. Następnie przystępuje do obserwacji pociągu i peronu do czasu zakończenia wyjazdu z peronów lub utraty widoczności.

Obserwacji dokonuje:

- a) w pociągach zestawionych z pojazdów kolejowych nie posiadających urządzeń blokady drzwi wejściowych z dowolnych drzwi przy zachowaniu bezpieczeństwa własnego i podróżnych.
- b) W pociągach zestawionych z pojazdów kolejowych posiadających urządzenia blokady automatycznej drzwi wejściowych przez szybę zamkniętych drzwi

W przypadku zauważenia (stwierdzenia) jakiegokolwiek niebezpieczeństwa należy niezwłocznie zatrzymać (spowodować zatrzymanie) pociągu.

17.Kierownik pociągu ma obowiązek:

1. wydania polecenia prowadzącemu pojazd włączenia oświetlenia w pociągu z chwilą zapadnięcia zmroku przed wjazdem do tunelu itp oraz wyłączenia oświetlenia, jeżeli stosowanie jego jest już zbędne lub samodzielnego dokonania tych czynności, jeżeli wchodzi ono w zakres obowiązków drużyny konduktorskiej,
 2. w uzasadnionym przypadku wydania polecenia prowadzącemu pojazd włączenia ogrzewania lub klimatyzacji, jeżeli wchodzi ono w zakres obowiązków drużyny konduktorskiej,
 3. informowania podróżnych o opóźnieniu pociągu i skomunikowaniach.
- a) W pociągach zestawionych z zespołów trakcyjnych, w przypadku uszkodzenia urządzeń sterowania drzwiami w pociągu z pulpitu maszynisty w kabinie sterowniczej, kierownik pociągu powinien przed przewidzianym w rozkładzie jazdy zatrzymaniem się pociągu na stacji lub przystanku osobowym, zająć miejsce przy drzwiach (od strony krawędzi peronowej), przy których znajduje się urządzenie centralnego sterowania drzwiami; po zatrzymaniu się pociągu przy peronie, sprawdzić czy cały pociąg zmieścił się przy krawędziach peronowych, a następnie za pomocą urządzenia otworzyć drzwi w wagonach, w przypadku wystąpienia usterki technicznej, polegającej na całkowitym braku możliwości sterowania drzwiami pociąg nie może odjechać z podróżnymi.

19. W czasie jazdy pociągu drużyna konduktorska powinna zwracać uwagę na sygnały podawane z pociągu przez maszynistę, sygnały na stacjach i na szlaku oraz podawane z posterunków ruchu. Wszelkie stwierdzone lub zauważone nieprawidłowości wymagające interwencji kierownik pociągu niezwłocznie przekazuje maszyniście i za jego pośrednictwem dyżurnemu ruchu **najbliższego posterunku ruchu**.

20. W pociągach z hamulcem zespolonym, w przypadku zauważenia, że na torze znajdują się ludzie lub większe zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania drużyna konduktorska, powinna zamiast dawania sygnałów „Stój” zatrzymać pociąg za pomocą hamulca bezpieczeństwa.

21. Każdy pracownik obsady pociągu używając wszelkich dostępnych środków (radio-stop, hamulca bezpieczeństwa) powinien zatrzymać pociąg, jeżeli w szczególności zauważy, że:

- 1) z pociągu, z posterunku ruchu lub ze szlaku podawane są sygnały wzywające do zatrzymania pociągu,
- 2) dla pociągu przeciwnego kierunku jazdy podano sygnał zezwalający na jazdę po tym samym torze (sygnalizacja kształtowa),
- 3) w pociągu lub na torze jest przeszkoda do dalszej jazdy,
- 4) na sąsiednim torze jest niesygnalizowana przeszkoda do jazdy.

22. Kierownik pociągu zobowiązany jest:

- 1) zatrzymać pociąg, używając wszelkich dostępnych środków, w tym hamulca bezpieczeństwa, jeżeli zauważy, że:
 - a) prowadzący pojazd kolejowy nie zatrzymuje pociągu przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, gdzie pociąg miał się zatrzymać,
 - b) pociąg skierowano w innym kierunku, niż przewiduje rozkład jazdy, a kierownik pociągu nie został o tym powiadomiony,
 - c) prowadzący pojazd kolejowy przekracza dozwoloną prędkość jazdy lub nie przestrzega obowiązujących ostrzeżeń,
 - d) pociąg jest cofany bez wcześniejszego powiadomienia kierownika pociągu,
- 2) zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji, jeżeli zauważy na obsługiwanym przejeździe kolejowo – drogowym otwarte roгатki (półroгатki) i brak dróznika przejazdowego,
- 3) w razie potrzeby, a także w razie zatrzymania pociągu na torze szlakowym, obserwować tor szlakowy znajdujący się przed pociągiem i gdyby po tym torze zbliżał się inny pociąg, biec naprzeciw niego i podawać sygnały „Stój”,
- 4) zawiadomić dyżurnego ruchu dostępnymi środkami łączności o nieplanowanym zatrzymaniu pociągu na szlaku oraz przyczynie jego zatrzymania.

23. Przy jednoosobowej drużynie trakcyjnej w przypadkach szczególnych, takich jak uszkodzenie na pojeździe trakcyjnym urządzeń:

- 1) kontrolujących czujność maszynisty,
- 2) urządzeń kontroli prowadzenia pociągu,
- 3) radiołączności pociągowej,

na wezwanie maszynisty kierownik pociągu winien zająć miejsce w kabinie sterowniczej. Przed ruszeniem pociągu kierownik pociągu winien być pouczony przez maszynistę o sposobie zatrzymania pociągu ze stanowiska maszynisty oraz o sposobie wyłączenia napędu pojazdu trakcyjnego. Fakt przeprowadzenia w/w pouczenia powinien zostać odnotowany w książce pokładowej pojazdu **kolejowego** i potwierdzony podpisem maszynisty i kierownika pociągu.

24. Podczas jazdy w kabinie maszynisty kierownik pociągu zobowiązany jest:

- 1) obserwować sygnały i wskaźniki, informować się wzajemnie z maszynistą o ich wskazaniach, powtórzyć każdą otrzymaną informację, oraz czy maszynista stosuje się do tych wskazań,
- 2) obserwować, czy na torze, po którym pociąg ma przejechać, nie ma przeszkód do jazdy,
- 3) obserwować, czy na przejazdach z roгатkami lub półroгатkami są one zamknięte lub czy przejazd taki jest strzeżony przez pracownika,

- 4) obserwować, czy sieć trakcyjna nie ma uszkodzenia zagrażającego bezpieczeństwu ruchu,
- 5) obserwować, czy na mijanych pociągach nie ma niebezpiecznych usterek, takich jak: przesunięcie się ładunku, grzanie się osi, itp.

25. Przed przybyciem pociągu na stację, na której zgodnie z rozkładem jazdy lub posiadaną dyspozycją, ze składu pociągu będą odczepiane wagony, kierownik pociągu powinien sporządzić wykaz pojazdów kolejowych odczepionych oraz dokonać stosownej korekty w prowadzonej dokumentacji pociągu. Z odpowiednim wyprzedzeniem drużyna konduktorska powinna poinformować o tym podróżnych znajdujących się w wagonach, które zostaną odczepione od składu pociągu.

26. W stosunku do podróżnych drużyna konduktorska zachowuje się taktownie, bezinteresownie i bezstronnie, w sytuacji naruszenia przez podróżnego przepisów porządkowych, w sposób taktowny udziela upomnienia. W uzasadnionych przypadkach pracownik drużyny konduktorskiej powinien zażądać niezwłocznej interwencji organów porządkowych.

27. Kierownik pociągu ma obowiązek udostępnić osobom do tego upoważniony dokumentację pociągową wraz z załącznikami oraz podgląd karty czasu pracy drużyny konduktorskiej.

28. W przypadku, gdy uzasadnione jest dodanie wagonu do składu pociągu, wymiana lub wyłączenie wagonu ze składu pociągu, kierownik pociągu niezwłocznie zgłasza dyspozyturze Oddziału, właściwej dla stacji, na której jest możliwość przeprowadzenia takiej czynności.

29. Przebywanie drużyny konduktorskiej w wagonie restauracyjnym lub barowym może odbywać się tylko w czasie związanym z obsługą i odprawą podróżnych oraz w uzasadnionych przypadkach.

30. Pobyt konduktora w przedziale/miejscu służbowym może odbywać się wyłącznie w uzasadnionych przypadkach. Pracownikom drużyny konduktorskiej, podczas pobytu w przedziale/miejscu służbowym, zabrania się leżeć, spać, zachowywać się głośno, naruszać przepisy porządkowe obowiązujące w pociągu. W przedziale/miejscu służbowym przebywanie osób nieuprawnionych jest zabronione. Kierownik pociągu ponosi odpowiedzialność za zachowanie osób przebywających w przedziale służbowym.

31. Podczas postoju pociągu na stacjach i przystankach, drużyna konduktorska zobowiązana jest do udzielania pomocy przy wsiadaniu i wysiadaniu z pociągu podróżnym, którzy tego potrzebują. Ponadto po zatrzymaniu się pociągu na stacji lub przystanku, pracownik otwiera drzwi wagonu i pierwszy wysiada. W przypadku dużego zapelnienia i braku możliwości przejścia przez przedsionek do drzwi, pracownik obsługi pociągu wysiada możliwie najszybciej. Przed odjazdem pociągu wsiada do taboru ostatni.

32. Podczas przejazdu pociągiem zorganizowanych grup podróżnych, zarezerwowanych dla nich wagonów nie zamyka się na klucz oraz nie drutuje drzwi bocznych i przejściowych.
33. Drużyna konduktorska zobowiązana jest również do:
1. włączania oświetlenia w pociągu z chwilą zapadnięcia zmroku, przed wjazdem do tunelu oraz wyłączenia oświetlenia, jeżeli jest już niepotrzebne lub wydać polecenie maszyniście aby dokonał tych czynności,
 2. wyłączenia oświetlenia w przedziałach nie zajętych przez podróżnych (nie dotyczy to przedziałów, przez które przemieszczają się podróżni),
 3. włączenia ogrzewania w pociągu, gdy jest to konieczne w celu zapewnienia odpowiednich warunków podróży na żądanie podróżnych i w innych uzasadnionych przypadkach lub wydać polecenie maszyniście aby dokonał tych czynności,
 4. informowania podróżnych o opóźnieniu pociągu i skomunikowaniach oraz zebrania od podróżnych informacji dotyczących ich dalszego przejazdu; dane o liczbie podróżnych zmierzających na skomunikowanie w postaci: „od stacji..... do stacji..... na pociąg nr ... liczba podróżnych, korzystając z telefonu komórkowego należy niezwłocznie przekazać dyspozytorowi Oddziału PR, właściwemu dla stacji skomunikowania.
 5. drużyna konduktorska w przypadku otwartych szafek i klap sufitowych zobowiązana jest je niezwłocznie zamknąć.
 6. drużyna konduktorska zobowiązana jest w przypadku wyposażenia składu pociągu w urządzenia nagłaśniające, podawać komunikaty dla podróżnych ściśle według opracowanych wzorów.
 7. drużyna konduktorska zobowiązana jest w przypadku otrzymania dyspozycji na dokonanie rezerwacji oddzielnych wagonów lub przedziałów, sprawdzić czy rezerwacja została oznaczona kartkami rezerwacyjnymi.

§ 6. Zdanie pociągu

1. Czynności związane ze zdaniem pociągu mogą mieć miejsce:
 - 1) na stacji postojowej (torach odstawczych),
 - 2) na stacji końcowej biegu pociągu,
 - 3) na stacji pośredniej biegu pociągu,
 - 4) na bocznicach kolejowych,
 - 5) w czasie jazdy pociągu.

2. Zdanie pociągu polega na:

- 1) przekazaniu przez kierownika dokumentów pociągu kierownikowi (maszyniście) przyjmującemu pociąg a na stacji końcowej biegu pociągu, wyznaczonemu pracownikowi,
- 2) przekazaniu drużynie przyjmującej pociąg wszelkich informacji związanych z obsługą podróżnych, stanem taboru itp.
- 3) potwierdzeniu we właściwej rubryce, przez kierownika zdającego pociąg, raportu (Mw 0002 lub (Mt 0026).

Kierownik pociągu zobowiązany jest przekazać pociąg, wyłącznie drużynie w pełni przygotowanej do podjęcia pracy. W innym przypadku niezwłocznie powiadamia maszynistę pociągu oraz dyspozytora Oddziału PR właściwego dla miejsca przekazania pociągu **o przyczynie i żąda decyzji**.

3. Na stacji końcowej biegu pociągu, drużyna konduktorska zobowiązana jest:

- 1) sprawdzić, czy wszyscy podróżni opuścili pociąg i nie pozostawili rzeczy;
- 2) podróżnych, którzy pozostali w pociągu wezwać do jego opuszczenia i dopilnować opuszczenia,
- 3) wyłączyć oświetlenie w wagonach i wygasić sygnały końca pociągu,
- 4) sprawdzić stan i wyposażenie taboru,
- 5) zamknąć wszystkie okna i drzwi wejściowe w wagonach (zespołach trakcyjnych pojazdach silnikowych),
- 6) przekazać pociąg, dokumenty pociągowe oraz pozostałą dokumentację zgodnie z postanowieniami miejscowych regulacji,
- 7) przed odprężeniem pojazdu trakcyjnego, zabezpieczyć skład pociągu przed zbiegnięciem w sposób wskazany w regulaminie technicznym.

4. Zdanie pociągu poza granicą RP odbywa się zgodnie z odrębnymi uregulowaniami.

§7. Manewry

1. Manewry to wszelkie zmierzone ruchy pojazdu oraz związane z nimi czynności na torach z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu. Przystawienie pociągu na stacji z toru na tor, wprowadzenie go na właściwe miejsce (cofanie, podciągnięcie) po uprzednim zatrzymaniu się na torze, na który został przyjęty, należy uważać za manewry.
2. Składem manewrowym są pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem wykonującym manewry lub zespół trakcyjny wykonujący manewry.

Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub pomiędzy pojazdami kolejowymi.

3. Manewry powinny być wykonywane pod kierownictwem uprawnionego pracownika (kierownika manewrów).
4. Kierownik pociągu może być kierownikiem manewrów.
5. Kierownik manewrów oraz na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - 1) z włączonym hamulcem zespolonym:
 - a) przestawiać próżne składy pasażerskie,
 - b) przestawiać próżne lub zajęte przez podróżnych wagony silnikowe oraz zespoły trakcyjne, podczas przestawiania maszynista powinien prowadzić pojazd z pierwszej kabiny patrząc w kierunku jazdy,
 - c) w przypadku przestawiania składów pociągowych oraz manewrowych na sygnały manewrowe nadawane na sygnalizatorach, gdy pojazd trakcyjny wykonujący manewry i pracownik przestawiający skład posiada sprawną łączność radiotelefoniczną – można przestawiać składy pociągowe oraz manewrowe bez ograniczeń długości składu,
 - 2) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego grupy wagonów nie przekraczające 8 osi rzeczywistych.

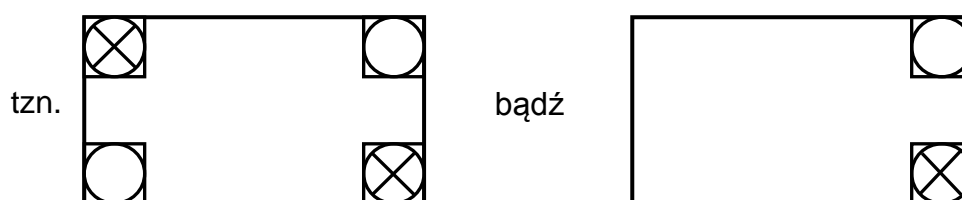
Kobiety zatrudnione na stanowiskach dyżurnego ruchu, kierownika pociągu lub nastawniczego (zwrotniczego) mogą pełnić czynności kierownika manewrów, jednakże nie mogą wykonywać czynności przewidzianych dla manewrowego, pomimo, że w zależności od potrzeb i okoliczności kierownik manewrów takie czynności wykonuje.

Dopuszcza się wykonywanie następujących czynności przez kobiety: omówienie planu pracy manewrowej, przestawienie składu pociągu pasażerskiego z czynnym hamulcem zespolonym, przy których prace drużyny manewrowej ograniczają się do obserwacji drogi przebiegu, podawania sygnałów, zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem i usuwania tego zabezpieczenia wówczas, gdy nie zachodzi konieczność ich sprzęgania i rozprzęgania. Przy manewrowaniu wagonami (taborem) zajętymi przez podróżnych, kierownik pociągu odpowiedzialny jest za uprzedzenie ich o tym i dopilnowanie zamknięcia drzwi wejściowych.

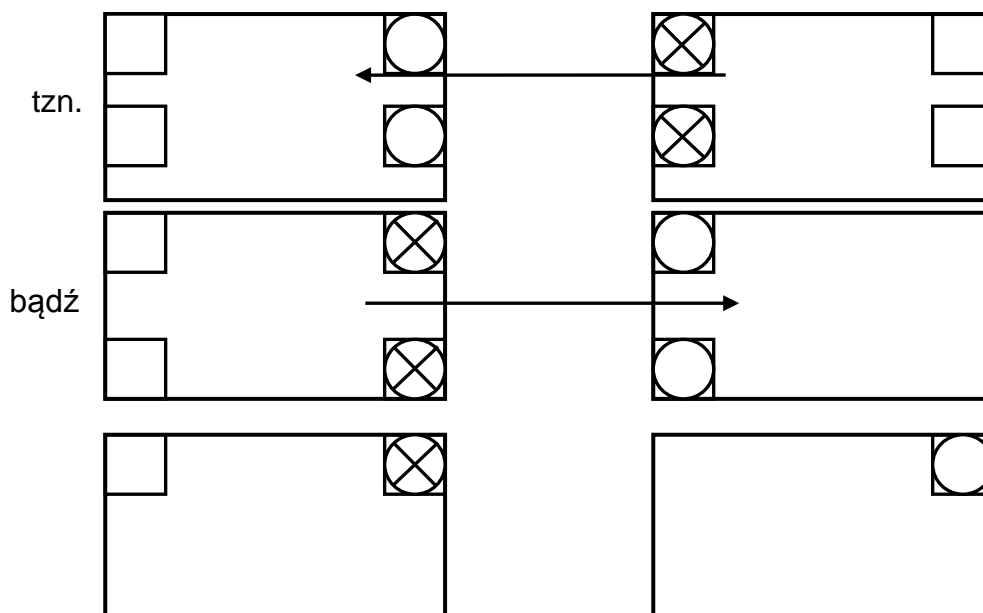
6. Szczegółowe postanowienia w zakresie techniki wykonywania pracy manewrowej zawarte są w instrukcji o technice pracy manewrowej właściwego zarządcy infrastruktury.

§ 8 Zasady sprawdzania działania, przez kierowników pociągu, urządzeń blokujących drzwi wejściowe podczas jazdy pociągu, w wagonach konstrukcyjnie wyposażonych blokadę

1. Niniejsze zasady dotyczą wagonów z drzwiami uchylnymi i rozsuwanymi.
2. Kierownik pociągu po uzyskaniu informacji od maszynisty, o ukazaniu się wskaźnika informującego o braku zamknięcia drzwi, zobowiązany jest fizycznie sprawdzić stan zamknięcia i zablokowania drzwi.
3. Drzwi wagonowe, ich urządzenia prowadne i zamykające oraz elektropneumatyczne urządzenia zamykania drzwi i urządzenia blokowania drzwi nie powinny wykazywać żadnych usterek, które w znacznym stopniu ograniczają użycie wagonu, **lub** zagrażają bezpieczeństwu ruchu. Drzwi wejściowe i czołowe wagonów pasażerskich zajętych przez podróżnych, jeżeli znajdują się w eksploatacji, nie mogą być zaryglowane (za wyjątkiem przypadku usterki).
4. Przy uszkodzeniach drzwi wejściowych (w tym awaria urządzeń blokujących drzwi podczas jazdy pociągu) wagon pasażerski może pozostać wyjątkowo w kursie „tam i z powrotem”, jeżeli na każdym końcu wagonu, co najmniej jedno z drzwi wejściowych są sprawne:



lub na końcu z uszkodzonymi drzwiami zapewniony jest dostęp do sąsiedniego wagonu i jednocześnie dwoje posiadanych drzwi sąsiedniego wagonu mogą być bez zastrzeżeń użytkowane:



bądź



Drzwi niezdatne do użytku nie mogą stanowić zagrożenia dla podróżnych, muszą być zaryglowane i dla informacji podróżnych zaopatrzone w nalepki według wzoru „S” dobrze widoczne z zewnątrz i wewnątrz.

Legenda:



drzwi nie działające



drzwi, które muszą być sprawne



inne drzwi

5. Do obowiązku kierownika pociągu po odjeździe ze stacji początkowej biegu pociągu – należy sprawdzenie działania urządzeń blokujących drzwi, w wagonach, które konstrukcyjnie wyposażone są w blokadę.
 - 1) Sprawdzenia należy dokonać (po zakończeniu obserwacji i uzupełnieniu prowadzonej dokumentacji) w trakcie czynności związanych z obsługą i odprawą podróżnych, kolejno sprawdzając wszystkie drzwi, które konstrukcyjnie wyposażone są w blokadę. Skontrolowania poprawnego działania blokad, należy również wykonać w przypadku zmiany pojazdu trakcyjnego oraz kierunku jazdy pociągu.
 - 2) Podczas sprawdzania należy zachować ostrożność oraz trzymać się poręczy wewnętrznej wagonu, nigdy poręczy drzwi (dotyczy drzwi o konstrukcji łamanej), natomiast stopą dociskać dolną uchylną klapę drzwi wejściowych.
 - 3) Sprawdzenia działania blokady drzwi należy dokonać poprzez „lekkie” odchylenie klamki. Przesunięcie klamki w kierunku otwierania drzwi o kąt 30° - 35° . Przy prawidłowym działaniu blokady powinien być wyczuwalny opór (zapadka blokuje dalsze odchylenie klamki i blokuje klamkę).
 - 4) W przypadku braku wyczuwania oporu i możliwości przesuwania klamki poza opisane powyżej położenie można doprowadzić do rozryglowania zamków i otwarcia drzwi. W takim przypadku, należy bezwzględnie zaniechać dalszego przesuwania klamki - drzwi zamknąć na kwadrat i okartkować.
6. W przypadku uszkodzonej blokady drzwi wejściowych - drzwi zamknąć na kwadrat oraz nalepić na szybie drzwi w jej dolnej części nalepkę w taki sposób,

aby informacja była widoczna dla pasażerów wewnątrz i na zewnątrz wagonu (wzór „S” nr 5).

7. Wszystkie usterki muszą zostać odpisane w raporcie Mw-0026 oraz książkach pokładowych wagonów.

Rozdział III

Dokumenty pociągu

§9. Karta próby hamulca i urządzeń pneumatycznych

1. Szczegółowe postanowienia w zakresie karty próby hamulca i urządzeń pneumatycznych zawarte są w instrukcji Pw-5 dotyczącej obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.


§10. Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu

1. Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu (wzór nr 1) sporządza się dla każdego zestawionego pociągu. Dla pociągów kursujących w ruchu międzynarodowym sporządza się międzynarodowy wykaz pojazdów w składzie pociągu (wzór nr 3), chyba że odrębne regulacje stanowią inaczej. Wykaz pojazdów kolejowych w pociągu stanowi dokument stwierdzający wyprawienie pojazdów ze stacji początkowej do stacji docelowej (przeznaczenia) oraz dokonanie oględzin technicznych i doręczenie rozkazów pisemnych.
2. Na pojazdy włączone i wyłączone do/z pociągu na stacjach pośrednich, sporządza się wykaz pojazdów kolejowych wyłączonych i włączonych do/z pociągu (wzór nr 2).
3. Pojazdy, znajdujące się w składzie pociągu, należy spisać w miejscu ich postoju w kolejności ustawienia.
4. Jeżeli masa składu pociągu, dla którego jest sporządzony wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu, jest mniejsza niż 200 t. i pociąg kursuje z prędkością większą niż 120km/h oraz dla pociągu wykonującego międzynarodowe przewozy kolejowe - masę ogólną pociągu stanowi suma mas wszystkich pojazdów kolejowych z ładunkiem, wraz z czynnym pojazdem z napędem. Rzeczywistą masę hamującą stanowi suma mas hamujących wszystkich jednostek taboru kolejowego z czynnymi hamulcami znajdującymi się w pociągu.

5. Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu sporządza się w dwóch egzemplarzach. W zależności od uregulowań miejscowych, że wykaz wydaje się również innym pracownikom związanym z prowadzeniem pociągu lub pojazdu kolejowego, należy sporządzić go w niezbędnej, liczbie egzemplarzy. Oryginał otrzymuje kierownik pociągu, a drugi egzemplarz (kopia) pozostaje na stacji, z której wyprawiany jest pociąg (w przypadku pociągu rozpoczynającego jazdę poza siecią PKP PLK, drugi egzemplarz wykazu pozostaje na pierwszej stacji PKP PLK). Zasada ta nie obowiązuje w przypadku sporządzania międzynarodowego wykazu pojazdów w pociągu. W tym zakresie obowiązują zasady ustalone w ramach uzgodnień pomiędzy zainteresowanymi zarządami kolejowymi. Jeżeli wykaz został sporządzony za pomocą drukarki komputerowej, to pierwszy z wydrukowanych egzemplarzy wykazu należy opatrzyć nadrukiem "ORYGINAŁ", drugi zaś i następne - nadrukiem "KOPIA". Wykaz pojazdów kolejowych **w składzie** pociągu należy prowadzić czytelnie i starannie. Wszelkie pomyłkowe lub błędne zapisy powinny być przekreślone, obok wpisane dane prawidłowe, potwierdzone własnoręcznym podpisem sporządzającego wykaz. Jakakolwiek inna forma poprawek błędnych lub pomyłkowych danych jest zabroniona.
6. Do rubryk „Identyfikator pojazdu kolejowego” należy wpisać cyfrowe i literowe oznaczenia pojazdów kolejowych:
 - 1) do rubryki „Numer inwentarzowy pojazdu” należy wpisać pełną numerację pojazdu, wpisując kolejne cyfry, wchodzące w skład numeru inwentarzowego, do oddzielnych kratek rubryk (wg zasady, że do jednej kratki wpisuje się jedną cyfrę). W przypadku obsługi pociągu prowadzącego pojazdy o numeracji zawierającej mniej niż 12 znaków, należy numer tego pojazdu zarejestrować tak, aby wolne pozostawały ostatnie kratki,
 - 2) do rubryki „Państwa rejestracji” należy wpisać identyfikator literowy państwa rejestracji pojazdu kolejowego (Polska – PL),
 - 3) do rubryki „Eksploatującego pojazd” (literowy) należy wpisać identyfikator literowy eksploatującego pojazd kolejowy (Przewozy Regionalne – PREG),
 - 4) do rubryki „Typ (seria),” należy wpisać identyfikator literowy (literowo-cyfrowy) cech techniczno – eksploatacyjnych pojazdu kolejowego (np. Bmnopux),
 - 5) do rubryki „Eksploatującego pojazd” (cyfrowy) należy wpisać identyfikator cyfrowy eksploatującego pojazd kolejowy (Przewozy Regionalne – 1151),
7. Do rubryk „Dane o pojazdach kolejowych” należy wpisać dane techniczno – eksploatacyjne pojazdów kolejowych z napędem:
 - 1) do rubryki „Długość pojazdu” należy wpisać długość pojazdu w metrach (z dokładnością do 1/10 metra),
 - 2) do rubryki „Masa własna” należy wpisać masę własną pojazdu (tarę), stosując zasadę zaokrąglenia wagi do pełnej tony,

- 3) do rubryki „Masa ładunku” należy wpisać masę ładunku (netto), stosując zasadę zaokrąglenia wagi do pełnej tony,
- 4) do rubryki „Masa ogólna” należy wpisać masę ogólną pojazdu (brutto), która stanowi sumę rubryk „Masa własna” i „Masa ładunku” W przypadku pojazdów próżnych stanowi ona równowartość rubryki „Masa własna”.

W przypadku wagonów pasażerskich masę ładunku stanowi różnica pomiędzy masą ogólną, a masą własną wagonu. Dane te podane są na ostojnicy wagonu. Jeżeli brak jest tych danych ustalenie masy ładunku następuje według zasad określonych w postanowieniach „Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego” (Pw5).

- 5) do rubryk „Masy hamujące” (R+ Mg, R, , P) należy wpisać odpowiednio rzeczywistą masę hamującą podaną na ostojnicy pojazdu lub na tablicy nastawiacza hamulca. Szczegółowe zasady ustalenia rzeczywistej masy hamującej, gdy z jakichkolwiek przyczyn jest ona niemożliwa do ustalenia regulują postanowienia obowiązującej w tym zakresie „Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego” Pw5).
- 6) do rubryk „Miejsc” (kl.1.kl.2) należy wpisać ilość miejsc siedzących, odpowiednio w klasie 1 i klasie 2.
- 7) do rubryki „Nr porządkowy” należy wpisać numer porządkowy pojazdu, o ile taki występuje.
8. Do rubryk „Dane uzupełniające” należy wpisać relację pojazdów oraz ewentualne uwagi. Jeżeli ta sama relacja dotyczy kilku pojazdów lub całego składu pociągu można dokonać jednego zapisu relacji powtarzając ją odnośnikami.
9. Dane z rubryk „Dane o pojazdach kolejowych” (z wyjątkiem rubryki „Nr porządkowy”) należy podsumować i zestawić poszczególne ogólne sumy. Długość pociągu w metrach, zaokrągla się wzwyż do liczby całkowitej.
10. Do rubryk „Wręczone rozkazy pisemne” należy wpisać doręczone rozkazy pisemne uwzględniając w poszczególnych kolumnach stację doręczenia, nr rozkazu oraz godzinę doręczenia (w przypadku braku miejsca w rubryce, dopuszcza się możliwość dokonywania zapisów na odwrocie oryginału wykazu pojazdów kolejowych w pociągu).
11. Do rubryk „Próby i oględziny techniczne” należy wpisać wykonane próby hamulców oraz oględziny techniczne uwzględniając w poszczególnych kolumnach stację lub kilometr wykonania czynności, rodzaj czynności (P.Szcz.– próba szczegółowa; P.Upr.– próba uproszczona; OT.- oględziny techniczne) oraz podpis (pieczętkę) osoby wykonującej daną czynność (w przypadku braku miejsca w rubryce, dopuszcza się możliwość dokonywania zapisów na odwrocie oryginału wykazu pojazdów kolejowych w pociągu).

12. Rubryka „Wpis osób upoważnionych” przeznaczona jest dla organów kontrolnych przewoźnika, osób upoważnionych przez Urzędy Marszałkowskie oraz osób upoważnionych przez Urząd Transportu Kolejowego (w przypadku braku miejsca w rubryce, dopuszcza się możliwość dokonywania zapisów na odwrocie oryginału wykazu pojazdów kolejowych w pociągu).
13. Rubrykę „Uwagi kierownika pociągu” wypełnia kierownik pociągu w przypadku konieczności umieszczenia uwag (w przypadku braku miejsca w rubryce, dopuszcza się możliwość dokonywania zapisów na odwrocie oryginału wykazu pojazdów kolejowych w pociągu).
14. Pozostałe rubryki i wiersze wypełnia się zgodnie z opisem.
15. Oryginał wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu wraz z załącznikami kierownik pociągu zdaje w wyznaczonym punkcie na terenie, którego pociąg skończył bieg lub w innym wyznaczonym miejscu

Rozdział IV

Zasady postępowania w razie szczególnych wydarzeń

§11. Zasady postępowania w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz po zaistnieniu zdarzeń (wypadku, incydentu)

1. Pracownik drużyny konduktorskiej w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa podróżnych ma możliwość wykorzystania wszystkich pracowników wykonujących obowiązki pracownicze w pociągu do czynności mających na celu przywrócenie bezpieczeństwa ruchu oraz bezpieczeństwa podróżnych.
2. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, pracownik obsady pociągu, który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenie wystąpienia tego zagrożenia i posiada dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności pociągowej, zobowiązany jest natychmiast nadać sygnał „ALARM” za pomocą radiotelefonu wg

zasad określonych w §12. Nadanie sygnału „ALARM” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki.

3. Pracownik drużyny konduktorskiej obowiązany jest zgłosić wypadek (incydent) niezwłocznie, używając wszelkich dostępnych środków dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury oraz dyspozytorowi oddziału właściwemu dla miejsca zdarzenia, a jeżeli nie jest to możliwe za pośrednictwem innych osób.
4. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy albo zauważenia leżącego człowieka, pojazd należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury oraz udzielić rannemu pomocy.
5. Zgłaszając wypadek (incydent) należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki; brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
6. Do czasu przybycia na miejsce wypadku (incydentu) **właściwego terytorialnie** naczelnika sekcji, kierownik pociągu obowiązany jest:
 - 1) przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów (manewry), a jeżeli nie to należy podawać sygnał „Alarm” oraz podawać sygnałem „Stój” w przypadku zbliżania się pojazdów kolejowych,
 - 2) sprawdzić, czy są ofiary w ludziach,
 - 3) udzielić pierwszej pomocy rannym i unieruchomionym w wagonach,
 - 4) zapobiec powstaniu i szerzeniu się pożaru,
 - 5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny wypadku i nie dopuścić do ich zatarcia,
 - 6) zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunki i bagaże podróżnych,
7. Po zaistnieniu wypadku (incydentu) do czasu przybycia na miejsce wypadku kierującego akcją ratunkową drużyna konduktorska podporządkowuje się poleceniom dyżurnego ruchu.
8. W razie zaistnienia wypadku (incydentu) lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, kierownik pociągu zobowiązany jest zachowywać się w sposób spokojny i opanowany oraz postępować zgodnie z posiadaną wiedzą i umiejętnościami, nabytymi w czasie kursów, szkoleń i pouczeń (m.in. w zakresie udzielania pomocy przedlekarskiej, postępowania w razie aktów terroru) oraz przeciwdziałać powstawaniu wśród podróżnych paniki.
9. W razie zagrożenia kierownik pociągu w porozumieniu z dyżurnym ruchem oraz maszynistą, może rozpocząć ewakuację podróżnych z pociągu na szlaku lub na stacji poza peronami. W tym przypadku należy zażądać od dyżurnego ruchu wstrzymania ruchu na torach sąsiednich. Ewakuacja powinna być nadzorowana przez kierownika pociągu, (na tyle na ile pozwalają mu inne obowiązki z tytułu obsługi pociągu oraz postępowania w przypadku wydarzeń, wypadków i incydentów) powinien udzielać podróżnym pomocy, informować ich o zagrożeniach oraz o bezpiecznym miejscu, w które mają udać się po opuszczeniu pociągu.

10. Po uzyskaniu zgody dyżurnego ruchu i według oceny kierownika pociągu w porozumieniu z maszynistą, podróżni ewakuowani z pociągu na szlaku lub na stacji poza peronami mogą powrócić do pociągu. Powrót powinien być nadzorowany przez drużynę konдукtorską, której pracownicy w miarę możliwości (na tyle na ile pozwalają im inne obowiązki z tytułu obsługi pociągu oraz postępowania w przypadku wydarzeń, wypadków i zagrożenia bezpieczeństwa ruchu) powinni udzielać podróżnym pomocy. Przed ruszeniem pociągu, kierownik pociągu powinien upewnić się czy wszyscy podróżni powrócili do pociągu. Odjazd pociągu następuje po wykonaniu procedury przewidzianej dla odjazdu z miejsc nieprzewidzianego postoju. Szczegółowe zasady przesiadania pasażerów określa procedura SMS A031.
11. Szczegółowe zasady postępowania po zaistnieniu zdarzenia (wypadku, poważnego wypadku lub incydentu) na liniach kolejowych określają instrukcje właściwego zarządcy infrastruktury, natomiast na torach zarządzanych przez Spółkę określa instrukcja Pr-3.

§12. Procedury postępowania pociągu drużyny konдукtorskiej w przypadku nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej

1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, pracownik drużyny konдукtorskiej, który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenie wystąpienia tego zagrożenia i posiadają dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności pociągowej, zobowiązani są natychmiast nadać sygnał „ALARM” za pomocą radiotelefonu. Nadanie sygnału „ALARM” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki.
2. Sygnał „ALARM” może być nadany:
 - 1) automatycznie,
 - 2) słownie - gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału „ALARM” automatycznie.
3. Automatyczne nadanie sygnału „ALARM” następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności, ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu. Powoduje to natychmiastowe samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „ALARM”. Automatyczne nadawanie sygnału „ALARM” trwa do chwili skasowania nadawania. Czynność tę należy wykonać w sposób ustalony w instrukcji obsługi radiotelefonu, z którego nadany został sygnał „ALARM”
4. W celu nadania sygnału „ALARM” słownie należy:
 - 1) zdjąć mikrofon z zaczepu (o ile wynika to z instrukcji obsługi),
 - 2) przycisnąć kolejno dwa przyciski selektywnego wywołania; każdy przycisk należy przytrzymać w pozycji wciśniętej około 2 sek.,
 - 3) wypowiedzieć do mikrofonu, co najmniej pięć razy słowo „ALARM”.

5. Pracownicy, którzy usłyszeli w swoich radiotelefonach sygnał „ALARM” nadany słownie powinni natychmiast przerwać prowadzone rozmowy. Wyjaśnienie przyczyn jego nadania dokonuje się na kanale, na którym nadany został ten sygnał.
6. Prowadzący pojazdy kolejowe z napędem oraz kierownik pociągu wyposażeni w radiotelefony przenośne, po usłyszeniu sygnału „ALARM” zobowiązani są natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie.
7. Odebranie sygnału „ALARM” nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali do przełączenia radiotelefonu na kanał ratunkowy (kanał nr 8 w radiotelefonach przewoźnych, kanał nr 2 w radiotelefonach stacjonarnych), w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z najbliższym dyżurnym ruchu. Kierownik pociągu, którego radiotelefon nie posiada kanału ratunkowego w trybie pilnym udaje się do maszynisty pociągu celem wyjaśnienia przyczyny nadania sygnału „ALARM”.
8. Pracownik, który nadał sygnał „ALARM” w sposób automatyczny powinien niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym najbliższego dyżurnego ruchu o przyczynie nadania sygnału „ALARM”. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym.
9. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, po wyjaśnieniu przyczyn nadania sygnału „ALARM” postępuje stosownie z otrzymanymi poleceniami od dyspozytora. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, uruchamia jazdę na widoczność do najbliższego posterunku ruchu.
10. Wszystkie rozmowy prowadzone między dyspozytorem a dyżurnymi ruchu oraz między dyżurnymi ruchu a prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem i kierownikiem pociągu, dyżurni ruchu odnotowują w dzienniku telefonicznym - jeżeli nie są rejestrowane samoczynnie.
11. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM”, jak również wszystkie otrzymane w związku z tym dyspozycje dyżurnego ruchu podlegają odnotowaniu przez kierownika pociągu w rubryce „Uwagi kierownika pociągu” wykazu pojazdów kolejowych w pociągu oraz sporządzonym raporcie służbowym.
12. Fakt nadania, usłyszenia oraz odwołania sygnału „ALARM” kierownik pociągu odnotowuje w następujący sposób:
„O godz. min..... nadano (odebrano), (odwołano), sygnał „ALARM”.
13. Użytkownicy radiotelefonów, którzy wysyłając sygnał „ALARM” musieli zniszczyć zabezpieczenie przycisku (osłonkę, plombę) „ALARM”, powinni niezwłocznie zgłosić konieczność jej wymiany i zaplombowania uprawnionym pracownikom.

§13. Postępowanie w razie wydarzeń i wypadków z ludźmi

1. W każdym przypadku zagrożenia bezpieczeństwa życia, zdrowia podróżnych lub obsady pociągu (w tym zwrócenie uwagi na osoby, których zachowanie wzbudza niepokój oraz na pozostawione bez opieki bagaże pakunki itp.), kierownik

pociągu niezwłocznie powiadamia dyżurnego ruchu osobiście lub za pośrednictwem dyżurnego ruchu powiadamia: pogotowie ratunkowe, policję, straż ochrony kolei, straż pożarną. Wymienione organa należy powiadomić również na żądanie podróżnego.

2. W razie zaskarżenia lub uszkodzenia ciała osoby znajdującej się w pociągu, pracownik drużyny konduktorskiej, który to spostrzegł lub o tym się dowiedział, obowiązany jest udzielić pierwszej pomocy przedlekarskiej lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby spowodować wezwanie lekarza.
3. W razie zgonu człowieka w wagonie, należy dopilnować, aby pozostali podróżni opuścili przedział lub wagon i udali się do miejsca wskazanego przez kierownika pociągu (inny przedział lub wagon), gdzie w miarę możliwości powinni pozostawać do czasu przybycia policji, po czym należy zamknąć przedział lub wagon ze zwłokami. Następnie należy powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu, pogotowie ratunkowe i policję. Po zabraniu zwłok, wagon (przedział) w stanie zamkniętym należy doprowadzić do stacji końcowej biegu pociągu, albo postąpić stosownie do wskazań prokuratora i policji.
4. Po zauważeniu na torze zwłok ludzkich należy pociąg zatrzymać, a następnie powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu oraz wezwać Policję. Drużyna konduktorska powinna postarać się, aby w pobliżu zwłok nie podchodziły osoby postronne.
5. Po zauważeniu leżącego człowieka na terenie kolejowym należy pociąg zatrzymać i udzielić mu pierwszej pomocy. O powyższym należy powiadomić zarządcę infrastruktury.
6. W przypadku, gdy drużyna konduktorska stwierdzi, że w pociągu nastąpiło zdarzenie przestępcze, inne niż określone w pkt. od 1 do 3, (np. kradzież na szkodę podróżnego) lub zakłócenie ładu i porządku publicznego (w szczególności zbiorowe, spowodowane np. przez grupę kibiców lub innych agresywnych podróżnych) obowiązany jest zawiadomić organa porządkowe (np. SOK, Policję), w razie potrzeby również Pogotowie Ratunkowe, przy użyciu dostępnych środków łączności (bezpośrednio, albo za pośrednictwem np. dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu). Dalszy tok postępowania uzależnia się od decyzji organów ścigania.

§14. Postępowanie w przypadku przeszkód w jeździe pociągu

1. W przypadku nieprzewidzianego zatrzymania się pociągu na szlaku, kierownik pociągu wspólnie z maszynistą zobowiązany jest niezwłocznie ustalić przyczynę. Po ustaleniu przyczyny w przypadku zaistnienia przeszkód w dalszej jeździe pociągu należy porozumieć się z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku **ruchu** i postąpić według jego polecenia.
2. W przypadku wystąpienia przeszkód w jeździe pociągu, a w szczególności:
cofania pociągu:
pociąg zatrzymany na szlaku może być cofnięty, jeżeli cofanie uzgodniono

z dyżurnym ruchu posterunku **ruchu**, w kierunku którego pociąg ma być cofany i gdy na pierwszym wagonie w kierunku cofania będzie znajdował się pracownik, celem obserwacji toru szlakowego i zahamowania w razie potrzeby. Cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu może się odbywać z prędkością 5 km/h, pod warunkiem, że w odległości drogi hamowania pociąg będzie poprzedzał odpowiedni pracownik z przyborami sygnałowymi i że widoczność jest nie mniejsza niż 100 m. Cofanie pociągu jest zabronione, za wyjątkiem nagle **występującego** niebezpieczeństwa, gdy:

- 1) pociąg jedzie bez drużyny konduktorskiej,
- 2) pociąg jedzie na szlaku z blokadą samoczynną i na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu,
- 3) widoczność jest mniejsza niż 100 m, a cofanie nie zostało uzgodnione z dyżurnym ruchu,
- 4) pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii bez obsady stacji (mijanek) i bez urządzeń sterowania zdalnego i nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu odcinkowego,

rozerwania pociągu na szlaku i zbiegnięcia wagonów:

po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy w oderwanej **tylnej** części zahamować wagony mające hamulec ręczny, stosownie do postanowień PW-5 „Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego”, następnie do tej części pociągu dojechać przednią częścią, obie części połączyć, wykonać wymaganą próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej.

przy pociągu z jednoosobową obsadą konduktorską w końcu pociągu drugi maszynista, jeśli jest w obsadzie pociągu, może powrócić na lokomotywę dopiero po upewnieniu się, że zahamowane ręcznie wagony zostały odhamowane i że kierownik pociągu powrócił do wagonu, w którym jedzie - o czym powinien on zawiadomić drugiego maszynistę sygnałem „Gotów do odjazdu”.

Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy o rozerwaniu pociągu zawiadomić dyżurnego ruchu, o ile jest to możliwe, najbliższego tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim, co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.

Wagon z uszkodzonymi urządzeniami sprzęgowymi należy, o ile to jest możliwe, zabrać z pierwszą częścią pociągu, łącząc go z tą częścią nawet w sposób prowizoryczny.

Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wysłanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, jeśli przednia część pociągu wjechała już na przednią stację albo ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu.

Na odjeżdżającej części pociągu nie wolno umieszczać sygnału końcowego; kierownik pociągu powinien natomiast zanotować numer ostatniego wagonu tej części pociągu. Jeżeli nie dokonano zawiadomienia dyżurnego ruchu o rozerwaniu pociągu i zabieraniu pociągu ze szlaku częściami, jadącą część pociągu – z wyjątkiem ostatniej części – należy zatrzymać przed semaforem najbliższego posterunku ruchu, nawet, jeżeli semafor ten wskazuje sygnał zezwalający na jazdę i należy zawiadomić dyżurnego ruchu lub nastawniczego o pozostawieniu części

pociągu na szlaku i o miejscu (według kilometrażu linii) jej znajdowania się. W razie zbiegnięcia wagonów ze stacji, dyżurny ruchu zawiadamia drużyny pociągów znajdujących się w obszarze zagrożenia podając przy tym, na który tor i w którym kierunku zbiegły wagony. Pociąg znajdujący się na torze, na który zbiegły wagony, należy w razie potrzeby cofać za wyjątkiem szlaku z blokadą samoczynną, gdzie nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegłym wagonów, lecz pociąg zatrzymać. Dalsze postępowanie zgodnie z poleceniem dyżurnego ruchu,

uszkodzenia wagonu w pociągu lub pojazdu trakcyjnego:

w razie ujawnienia w pociągu uszkodzenia wagonu, które mogłoby ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, należy uszkodzenie usunąć bez wyłączenia wagonu, a jeżeli to jest niemożliwe - wagon wyłączyć z pociągu. W przypadku wątpliwości, czy dane uszkodzenie może ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, decyduje uprawniony pracownik, a gdy go nie ma maszynista.

Po zbadaniu nieprawidłowości uprawniony pracownik, a gdy go nie ma maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej.

W razie zaobserwowania zagrzaną się czopa osi zestawu kołowego, należy pociąg niezwłocznie zatrzymać. Grzanie się czopa osi zestawu kołowego rozpoznaje się po ciągłym gwizdzie lub pisku, po zapachu spalenizny, czarnym dymie lub płomieniu wydobywającym się z łożyska osiowego, a w porze nocnej również po rozgrzaniu do czerwoności. Wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego należy na stacji wyłączyć z pociągu. Jeżeli wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego ujawniono na szlaku, maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może dojechać do najbliższej stacji i zawiadamia o tym dyżurnego ruchu przedniej stacji. Jeżeli pociąg może jechać, to w czasie jazdy do stacji kierownik pociągu powinien zwracać uwagę na wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego, a prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić 5-10 km/h, jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, natychmiast pociąg zatrzymać. Jeżeli pociąg nie może jechać, gdy istnieje niebezpieczeństwo złamania osi, należy zażądać pomocy.

W razie zaobserwowania złamania osi należy pociąg natychmiast zatrzymać i żądać pomocy. Oznaką złamanej osi jest nierówna i niespokojna jazda wagonu oraz pochylenie się wagonu na jedną stronę. Jeżeli przyczyną złamania się osi było zagrzanie się czopa osi zestawu kołowego, może ponadto wydobywać się z łożyska woń spalenizny lub dym.

Rytmiczne stuki w czasie jazdy pociągu wskazują na to, że w pociągu znajduje się wagon mający koła z płaskimi miejscami lub nalepami. Uderzenia takich kół o szyny mogą powodować zagrzanie się czopów osi zestawów kołowych, złamania osi, uszkodzenia urządzeń resorowych, pęknięcia szyn itp. W razie usłyszenia podczas jazdy pociągu silnych, rytmicznych uderzeń kół o szyny, należy powiadomić o tym najbliższy posterunek ruchu. Prędkość jazdy pociągu do najbliższej stacji nie powinna być większa niż 20 km/h. Stację tę należy zawiadomić, w którym miejscu od końca pociągu znajduje się wagon z płaskimi miejscami na powierzchni tocznej kół oraz nalepy i o ile jest to możliwe podać rodzaj i numer wagonu. Jeżeli starcie powierzchni tocznych kół i nalepy przekraczają dopuszczalną granicę, wagon należy wyłączyć z pociągu na najbliższej stacji.

Jeżeli w pociągu jadącym w stanie odhamowanym hamuje wagon, lecz koła jego nie ślizgają się po szynie - hamowanie takie można poznać po szumie, pisku oraz po iskrzeniu i dymieniu powstającym między klockami hamulcowymi, a powierzchniami tocznymi kół - wówczas należy pociąg zatrzymać, zawiadomić o postoju najbliższą stację, odhamować wagon i po powiadomieniu dyżurnego ruchu o usunięciu usterki kontynuować jazdę.

Jeżeli w pociągu jadącym w stanie odhamowanym wagon hamuje tak silnie, że koła ślizgają się po szynie - hamowanie to można poznać po iskrzeniu pomiędzy kołem a szyną - wówczas należy natychmiast zatrzymać pociąg, hamulce wyłączyć i wyluzować, ze względu na powstałe wytarcie powierzchni tocznych kół jechać z prędkością najwyżej 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać przez uprawnionego pracownika, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy.

Po zbadaniu nieprawidłowości uprawniony pracownik, a gdy go nie ma, maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej.

W razie konieczności nieprzewidzianego wyłączenia wagonu, kierownik pociągu powinien jak najwcześniej, powiadomić o tym zainteresowanych podróżnych względnie obsługę oraz w miarę możliwości stację, na której ma być wyłączony wagon.

Informacje o usterkach wykrytych w taborze kolejowym przez urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych w jadącym taborze kolejowym, w szczególności grzejące się łożyska osiowe, deformacje powierzchni tocznych kół, niesprawności w działaniu hamulców, powinny być przekazywane w systemie automatycznej transmisji danych z tych urządzeń do dyżurnego ruchu. Po otrzymaniu komunikatu z urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych, dyżurny ruchu wydaje stosowne polecenia drużynie pociągowej.

pożaru w pociągu:

w razie powstania pożaru w pociągu należy pociąg ten niezwłocznie zatrzymać (w miejscu umożliwiającym ewakuację podróżnych), podawać sygnał „Pożar”, wezwać podróżnych do opuszczenia palącego się wagonu. **Obowiązkowo o powstaniu pożaru w pociągu należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy, a następnie starać się ugasić pożar za pomocą gaśnic.** Jeżeli nie można ugasić pożaru w zarodku, należy wezwać Straż Pożarną. Gdy zachodzi obawa zapalenia się sąsiedniego wagonu, należy pociąg rozprzęgnąć, palący się wagon odciągnąć od pozostałych wagonów na bezpieczną odległość, a następnie odjechać od niego również, na bezpieczną odległość. Odczepione wagony należy zahamować stosownie do postanowień Pw-5 "instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego", a w razie potrzeby miejsce niebezpieczne osłonić sygnałami. Jeżeli po sąsiednim torze porusza się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłby niebezpieczny.

Należy zachować ostrożność w czasie ewakuacji ze względu na możliwość poruszania się pociągu po sąsiednim torze.

Wodą wolno gasić urządzenia elektryczne wewnątrz taboru, jeżeli odbieraki prądu są opuszczone i odłączona jest bateria. W przeciwnym razie należy użyć gaśnic do tego przeznaczonych. **Z** zewnątrz taboru wolno gasić wodą, gdy zostało wyłączone napięcie z sieci trakcyjnej (nad obydwoma torami), a następnie sieć została

uszywniona. Nie wolno kierować strumienia wody na niewyłączoną spod napięcia sieć trakcyjną.

Na stacji palący się wagon należy, w miarę możliwości, bezzwłocznie przestawić na tor bez przewodów trakcyjnych.

Podróżnych należy ostrzec przed możliwością zerwania się przewodu jezdnego i zagrożeniu porażenia prądem. Po ugaszeniu pożaru uprawniony pracownik powinien dokonać oględzin uszkodzonego wagonu i zdecydować, czy wagon jest zdalny do ruchu.

W przypadku wystąpienia przeszkód związanych ze stanem infrastruktury, a w szczególności: pęknięcia szyny lub deformacji toru, uszkodzenie sieci trakcyjnej, kierownik pociągu powinien za pomocą dostępnych środków zatrzymać zbliżające się pociągi do miejsca uszkodzonego, powiadomić dyżurnego ruchu, o ile to jest możliwe tylnego posterunku ruchu oraz zastosować się do dalszych jego poleceń.

W razie poważnych trudności ruchowych, awarii pojazdu trakcyjnego, zaistnienia wypadku kolejowego i wystąpienia potrzeby opuszczenia pociągu przez pasażerów poza peronem (w stacji lub na szlaku), kierownik pociągu zobowiązany jest do poinformowania podróżnych o wystąpieniu takiej konieczności oraz o zasadach zachowania bezpieczeństwa osobistego według uzgodnień dokonanych z dyżurnym ruchu. Ponadto zobowiązany jest udzielić wszelkiej możliwej pomocy podczas wysiadania osobom tego potrzebującym.

§15. Powiadomianie o zdarzeniach (wypadkach, incydentach) i wydarzeniach

1. **O** wszystkich zdarzeniach (wypadkach, incydentach), wydarzeniach zakłócających prawidłowy tok eksploatacyjny, zagrożeniach bezpieczeństwa **ruchu kolejowego** kierownik pociągu niezależnie od zawiadomienia dyżurnego ruchu posterunku ruchu przyległego do miejsca zdarzenia, zobowiązany jest również powiadomić dyspozytora Oddziału PR, właściwego dla miejsca zdarzenia, korzystając z telefonu komórkowego lub za pośrednictwem osób trzecich. Powiadomienie dyspozytora Oddziału jest **każdorazowo obowiązkowe**.
2. Z każdego zdarzenia i wydarzenia, kierownik pociągu sporządza raport służbowy (wzór nr 4), który po zakończeniu zmiany roboczej wraz z **kartą czasu pracy drużyny konduktorskiej** przekazuje dysponentowi informując go o przebiegu zmiany roboczej. Opis zdarzenia lub wydarzenia w raporcie powinien być zwięzły i zawierać tylko istotne sprawy, tj.:
 - 1) opis zdarzenia / wydarzenia,
 - 2) powiadomienia (m.in. organów porządkowych, pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, dyspozytury, dyżurnego ruchu), otrzymane dyspozycje;
 - 3) przebieg likwidowania skutków zdarzenia (wydarzenia) lub akcji ratunkowej.
3. W przypadku posiadania telefonu komórkowego lub tabletu z funkcją rejestracji obrazu udokumentować za pomocą tej funkcji miejsce zdarzenia – wydarzenia

(stan techniczny pojazdów kolejowych, jego uszkodzenia, stan techniczny infrastruktury kolejowej, przeszkody na torze, itp.)

§16. Zasady bhp

1. Pracownicy drużyny konduktorskich zobowiązani są do noszenia przysługującego mu ubioru identyfikacyjnego, odzieży ochronnej i sprzętu ochrony indywidualnej.
2. Każdy pracownik drużyny konduktorskiej w trakcie pracy i pobytu na terenie kolejowym powinien dbać o własne bezpieczeństwo. Kierownik pociągu z tytułu sprawowanego nadzoru odpowiada za bezpieczeństwo pracowników drużyny konduktorskiej przy wykonywaniu powierzonych im czynności.
3. Poruszanie się po terenie kolejowym w szczególności po torach stacyjnych i szlakowych, pod siecią trakcyjną i przy urządzeniach elektroenergetycznych, należy ograniczyć do niezbędnego minimum potrzebnego dla wykonania nałożonych obowiązków pracowniczych. Poruszając się po terenie kolejowym należy korzystać z wyznaczonych regulaminem technicznym, dróg dojścia.
4. Podczas przechodzenia przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadłe do ich osi. Nie wolno stawiać stóp na główkach szyn, częściach rozjazdu.
5. Zabronione jest:
 - 1) przechodzenie przez tory przed i zaraz po przejeżdżającym pociągu (taborze),
 - 2) chodzenie pomiędzy torem, a krawędziami ramp i peronów, pomiędzy tokami szynowymi, pomiędzy torem oraz budowlami do niego przyległymi,
 - 3) przebywanie na międzytorzu, w czasie przejazdu pociągów, jeżeli odległość między osiami torów jest mniejsza niż 5 m,
 - 4) przechodzenie przez tor w odległości mniejszej niż 10 m od stojących pojazdów kolejowych i 20 m między stojącymi pojazdami kolejowymi,
 - 5) wchodzenie, przy wykonywaniu pracy manewrowej pomiędzy tabor będący w ruchu,
 - 6) przechodzenie przez stojący tabor po zderzakach, sprzęgach, po dachach wagonów lub po ładunku znajdującym się na tych wagonach,
 - 7) zeskakiwanie lub wskakiwanie do taboru będącego w ruchu,
 - 8) jazda na stopniach wagonów – nie dotyczy kierownika pociągu podczas wykonywania czynności związanych z pracą manewrową,
 - 9) otwieranie drzwi bocznych taboru podczas jazdy, przed jego zupełnym zatrzymaniem się wagonów – nie dotyczy kierownika pociągu podczas wykonywania czynności związanych z pracą manewrową,
 - 10) jazda w otwartych drzwiach wagonu, zespołu trakcyjnego, gdy drzwi nie są przystosowane do wykonywania obserwacji podczas ruchu taboru,
 - 11) dotykanie sieci trakcyjnej i urządzeń z nią współpracujących,

- 12) kierowanie strumieni wody na sieć trakcyjną, urządzenia z nią współpracujące i inne urządzenia znajdujące się pod napięciem,
 - 13) zbliżania się jak również zbliżania różnych przedmiotów na odległość mniejszą niż 1,5 metra do sieci trakcyjnej.
6. Pracowników drużyn konduktorskich, których kwalifikacji z zakresu bhp nie potwierdzono, autentycznymi dokumentami określonymi w odrębnych instrukcjach - zatrudniać nie wolno.

§17. Postanowienia końcowe

1. W razie potrzeby dla uwarunkowań miejscowych Prezes Zarządu „Przewozy Regionalne” spółka z o.o. wydaje dodatkowe zarządzenia i uregulowania, o ile nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji.

Wzór 1

WYKAZ POJAZDÓW KOLEJOWYCH W SKŁADZIE POCIĄGU

Strona 1

	Potwierdzenie odbioru pojazdów zgodnie z wykazem na:					
	Stacji początkowej	Stacjach pośrednich				Stacji końcowej
	1	2	3	4	5	6
Numer pociągu						
wyprawionego dnia						
ze stacji						
do stacji						
Kierownik pociągu						
jednostka macierzysta						
ze stacji						
do stacji						
Maszynista pociągu						
jednostka macierzysta						
ze stacji						
do stacji						
Odprawiający						

1	Identyfikator pojazdu kolejowego*)										Stacja		13	14
	numer inwentarzowy pojazdu	literowy				Długość pojazdu kolejowego [m]	Masa ładunku [t]	Masa własna pojazdu [t]	Masa hamująca rzeczwiasta [t]	nadania	przeznaczenia	Numer węzła		
		państwa rejestracji	eksploatującego pojazdu kolejowego	typu (serii)	cyfrowy eksploatującego pojazdu kolejowego									
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
L 1														
L 2														
L 3														
L 4														
L 5														
L 6														
1														
2														
.....														
.....														
H 1														
H 2														
H 3														
H 4														
H 5														
H 6														

*) Należy podać pełny identyfikator pojazdu kolejowego wszystkich pojazdów jadących w pociągu

Wykaz pojazdów włączonych / wyłączonych do / z pociągu

doczepiony do *)

odczepiony od

poc. nr

dnia

na stacji

niepotrzebne skreślić.

PR 2778008010 (R-0008)

Lp.	Identyfikator pojazdu kolejowego							Dane o pojazdach kolejowych										Dane uzupełniające		
	Numer inwentarzowy pojazdu	Literowy			Cyfrowy	Długość pojazdu [m]	Masy pojazdów			Masy hamujące				Miejsca		Nr porządkowy	Stacje		Uwagi	
		Państwa rejestracji	Eksploatującego pojazdu	Typ (seria)	Eksploatującego pojazdu		Masa własna [t]	ładunku [t]	ogólna [t]	R + M g	R	◇	P	E	Kl. 1		Kl. 2	Nadania		Przeznaczenia
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				

Międzynarodowy wykaz pojazdów w składzie pociągu pasażerskiego Internationale Wagenliste für Reisezüge														Poc. Zug		Dnia am		W in	Z Von	Do nach						
Przejście graniczne Grenzübergang														Data Datum		Godzina Uhrzeit					Przejście graniczne Grenzübergang		Data Datum		Godzina Uhrzeit	
l					2a		2b		3	4a	4b	4c	5a	5b	5c	5d		6a		6b	7	8	9	10	Kierownik pociągu Zugführer	
a	b	c		d	e	Osie Achsen		Długość ze zderzakami Länge über Puffer	Masa własna Eigengewicht	Masa ładunku Gewicht der Ladung	Masa ogólna Gesamtwicht	Masa hamująca Bremsgewicht					Miejsce siedzących Sitzplätze		Nr porządkowy Ordnungsnummer	Stacja początkowa Abgangsbahnhof	Stacja końcowa Bestimmungsbahnhof	Data uzupełniające Sonderangaben	Uwagi Bemerkungen	1		
1-2	3-4	5-8		9-11	12	m	1/10	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	1	2							
																										Stacja macierzysta Heimatbahnhof
																										1
																										2
																										3
																										4
																										5
																										z do von nach
																										1
																										2
																										3
																										4
																										5
																										Pojazd trakcyjny nr Triebfahrzeug-Nr
																										1
																										2
																										Masa Gewicht
																										Masa hamująca Bremsgewicht
																										1
																										2
																										von nach
																										1
																										2

PR 2778009019 (R-0009) (wzór nr 3)

PR 2778010016 (R-0010)



Wzór „S”

(Minimalny format 148 x 210 mm. Wydruk obustronny)

Miejsce opracowania: "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.
Biuro Eksploatacji i Przewozów, 01-217 Warszawa ul. Kolejowa 1

2019 "Przewozy Regionalne" spółka z o.o.
WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE
Jakikolwiek przedruk, także częściowy zabroniony.